

9(с)1
Л-13

В. Я. Лаверычев

ГОСУДАРСТВО И МОНОПОЛИИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

Проблемы
вмешательства
абсолютистского
государства
в экономическую
жизнь
и воздействия
капиталистических
монополий
на государственный
аппарат



В. Я. Лаверычев

ГОСУДАРСТВО И МОНОПОЛИИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

Проблемы
вмешательства
абсолютистского
государства
в экономическую
жизнь
и воздействия
капиталистических
монополий
на государственный
аппарат



МОСКВА
МЫСЛЬ
1982

ББК 63.3(2)521
Л13

РЕДАКЦИИ ИСТОРИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Рецензент — кандидат исторических наук
С.В.Воронкова

Л $\frac{05\ 05020000-167}{004\ (01)-82}$ КБ-48-78-81 По подписке

© Издательство "Мысль". 1982

ВВЕДЕНИЕ

В конце XIX — начале XX в. царская Россия твердо стояла на рельсах капиталистического развития и являлась одним из крупнейших государств мира. В. И. Ленин справедливо относил ее к числу „великих” держав¹. Однако в стране сохранялись глубокие пережитки феодально-крепостнических отношений в экономике и политическом строе. Вступление ее в период империализма сопровождалось крайним обострением социальных конфликтов, присущих капиталистическому способу производства. Вместе с тем острота развития классовых антагонизмов обуславливалась и переплетением новых, капиталистических противоречий со старыми, вытекавшими из нерешенности задач буржуазно-демократической революции. Ее своеобразие определялось тем, что назревала она и совершалась в период империализма, что гегемоном ее становится пролетариат, руководимый большевистской партией.

Сочетание различных объективных и субъективных факторов превращало Россию начала XX в. в узловой пункт противоречий мирового империализма. Она становится его слабым звеном. Российский пролетариат под водительством партии Ленина возглавил героическую борьбу трудящихся масс не только против самодержавия, но и против власти капитала. Он взял курс на социалистическую революцию. При этом первоочередность решения задач буржуазно-демократической революции становилась все более злободневной в связи с вызреванием в стране условий для революции социалистической.

При рассмотрении объективных предпосылок социалистической революции одно из центральных мест занимает проблема государственно-монополистического капитализма.

Научно обоснованную теорию государственно-монополистического капитализма как социально-экономического явления В. И. Ленин разработал еще до победы Великой Октябрьской социалистической революции. В частности, в работе „Грозящая катастрофа и как с ней бороться” (сентябрь 1917 г.), четко определяя историческое место и значение государственно-монополистического капитализма, он характеризует его как „полнейшую *м а т е р и а л ь н у ю* подготовку социализма”, как его „*п р е д д в е р и е*”, как такую ступеньку исторической лестницы, между которой и ступенькой, называемой социализмом, „*никаких промежуточных ступеней нет*”. В. И. Ленин подчеркивает, что историческая перспектива идет от государственно-монополистического капитализма к социализму. Однако этот качественный скачок возможен лишь при завоевании пролетариатом государственной власти². Государственно-

монополистический капитализм является как бы конечным продуктом развития капитализма на высшей и последней его стадии. Шаг вперед от государственно-монополистического капитализма — социализм.

Изучение этапов, уровня и характера развития государственно-монополистического капитализма в дореволюционной России имеет первостепенное значение для выявления исторической закономерности Великой Октябрьской социалистической революции. Освещение этой проблемы необходимо для ответа на вопрос, в какой степени в народном хозяйстве страны созрели элементы, без наличия которых невозможно строительство основ социалистической экономики. Важным аспектом в разработке проблем государственно-монополистического капитализма является аргументированное определение и обоснование начального этапа развития соответствующих тенденций в экономике страны.

Выявление закономерностей государственно-монополистического капитализма и их всесторонняя характеристика предполагают изучение истории его развития от самых истоков. Как цельное, оформившееся в систему социально-экономическое и политическое явление, он органически связан с монополистическим капиталом, а поэтому и утверждение его в качестве господствующего фактора экономики возможно лишь в период империализма. При этом следует отметить, что вступлению капитализма в высшую свою стадию предшествует достаточно длительная полоса возникновения и развития разного рода монополистических соглашений и организаций. Все они в той или иной степени воздействовали на чиновничье-бюрократическую среду и взаимодействовали с различными органами государственного аппарата, стремясь использовать их поддержку в собственных корыстных интересах, опираясь на них в своей повседневной практической деятельности.

Несомненно, изучение природы и характера взаимодействия возникающих капиталистических монополий с государством представляет научный интерес, ибо с этим тесно связан вопрос о времени зарождения государственно-монополистических институтов, о появлении первых признаков и элементов государственно-монополистического капитализма. Решению чисто практических аспектов этого явления, еще слабо исследованных в историко-экономической литературе, сопутствует рассмотрение теоретического его потенциала. Выжидали ли возникающие монополистические союзы своего „вызревания” и превращения капитализма в империализм, чтобы на „законном основании” создавать государственно-монополистические институты, или тенденция эта являлась их органическим свойством, вытекавшим из внутреннего характера самого явления капиталистической монополизации? Именно изучение истории России более всего содержит ответы на эти вопросы, так как рассмотрение государственно-монополистического капитализма в других странах при иссле-

довании проблемы невольно смещается к тем периодам, когда он стал уже более устойчивым и зрелым явлением.

При разработке проблем государственно-монополистического капитализма первостепенное значение имеют методологические указания, содержащиеся в работах К. Маркса. Ф. Энгельса, В. И. Ленина. Особенно они важны для понимания роли государства в экономической жизни в период перехода капитализма в высшую и последнюю стадию — империализм. Основоположники научного коммунизма обратили внимание на особую роль государства в период утверждения капиталистических отношений еще в то время, когда буржуазная экономическая мысль была загипнотизирована расцветом свободной конкуренции. С этой точки зрения несомненный интерес представляют наблюдения, изложенные К. Марксом в черновом наброске „Критика политической экономии“, над которой он работал в 1857 — 1858 гг. Иронизируя здесь по поводу попыток буржуазных экономистов (Д. Рикардо и др.) представить господство свободной конкуренции в качестве всеобъемлющего и вечного закона капитализма, он поясняет: „Господство капитала есть предпосылка свободной конкуренции, совершенно так же как римская императорская деспотия была предпосылкой свободного римского „частного права““. И указывает: „До тех пор пока капитал слаб, он сам еще ищет опору в прошлых или исчезающих с его появлением способах производства“, но, почувствовав свою силу, „отбрасывает эти костыли и движется соответственно своим собственным законам“. Свободная конкуренция становится одним из этих законов. К. Маркс с научных позиций доказывает, что как только капитал „начинает ощущать самого себя пределом для развития и когда его начинают рассматривать как такой подлежащий преодолению предел, он ищет прибежище в таких формах, которые, хотя они кажутся завершением господства капитала, вместе с тем, в результате обуздания свободной конкуренции, являются провозвестниками его разложения и разложения покоящегося на нем способа производства“³. Почти два десятилетия спустя эти идеи получили дальнейшее развитие в книге Ф. Энгельса „Анти-Дюринг“ (1876—1878). Анализируя и осмысливая новые явления и новые формы буржуазного предпринимательства (процесс развития акционерных обществ, железнодорожного строительства и пр.), Ф. Энгельс пишет: „Как периоды промышленной горячки с их безгранично раздутым кредитом, так и самые крахи, разрушающие крупные капиталистические предприятия, приводят к такой форме обобществления больших масс средств производства, какую мы встречаем в различного рода акционерных обществах. Некоторые из этих средств производства и сообщения, как, например, железные дороги, сами по себе до того колоссальны, что они исключают всякую другую форму капиталистической эксплуатации. На известной ступени развития становится недостаточной

и эта форма: государство как официальный представитель капиталистического общества вынуждено взять на себя руководство указанными средствами производства и сообщения. Это необходимость превращения в государственную собственность наступают прежде всего для крупных средств сообщения: почты, телеграфа и железных дорог⁴. Важно отметить, что в качестве критерия „вынужденности” государства брать на себя руководство теми или иными средствами производства и сообщения Ф. Энгельс выдвигает не какие-либо частные потребности и задачи, а экономическую закономерность, т. е. когда средства производства или сообщения действительно перерастают управленческие акционерных обществ, когда их огосударствление станет „экономически неизбежным”. Только в таком случае это станет „экономическим прогрессом, новым шагом по пути к тому, чтобы само общество взяло в свое владение все производительные силы”. Твердо и решительно, с большой долей сарказма Ф. Энгельс высказывается против тенденций объявлять „социалистическим всякое огосударствление, даже бисмарковское”; если идти по этому пути, продолжает он, то Наполеона и Меттерниха за их государственную табачную монополию следует объявить основателями социализма, а к социалистическим учреждениям причислить даже ротные швалыни в прусской армии⁵. Оценивая подобные новые явления, Ф. Энгельс особо подчеркивает, что „ни переход в руки акционерных обществ, ни превращение в государственную собственность не уничтожают капиталистического характера производительных сил⁶. Сам по себе процесс этот имел, однако, большие социально-экономические последствия. „Чем больше производительных сил, — подчеркивает Ф. Энгельс, — возьмет оно в свою собственность, тем полнее будет его превращение в совокупного капиталиста... Капиталистические отношения не уничтожаются, а, наоборот, доводятся до крайности, до высшей точки. Но на высшей точке происходит переворот. Государственная собственность на производительные силы не разрешает конфликта, но она содержит в себе формальное средство, возможность его разрешения⁷”.

Широкая полоса развития монополистических союзов после кризиса 1873 г., хотя они и оставались еще преходящим явлением и не отличались прочностью, привлекла внимание Ф. Энгельса. В немецкое издание работы „Развитие социализма от утопии к науке” (впервые вышла в 1880 г. на французском языке), в которой в популярной форме излагались важнейшие теоретические положения „Анти-Дюринга”, Ф. Энгельс вносит в 1891 г. принципиальные изменения и дополнения в процитированные выше строки. Перечисляя те же формы капиталистического обобществления больших масс средств производства, указывая на акционерные общества и железные дороги, отмечая, что на известной стадии развития они становятся недостаточными, он поясняет: „...все крупные производители одной и

той же отрасли промышленности данной страны объединяются в один „трест“, в союз, с целью регулирования производства... В трестах свободная конкуренция превращается в монополию, а бесплановое производство капиталистического общества капитулирует перед плановым производством грядущего социалистического общества. Правда, сначала только на пользу и к выгоде капиталистов. Но в этой своей форме эксплуатация становится настолько осязательной, что должна рухнуть. Ни один народ не согласился бы долго мириться с производством, руководимым трестами с их неприкрытой эксплуатацией всего общества небольшой шайкой лиц, живущих стрижкой купонов”. Завершая свою мысль, Ф. Энгельс констатирует: „Так или иначе, с трестами или без трестов, в конце концов государство как официальный представитель капиталистического общества вынуждено взять на себя руководство производством”⁸. В 1891 г., критикуя Эрфуртскую программу, Ф. Энгельс еще раз подчеркнул: „Если мы от акционерных обществ переходим к трестам, которые подчиняют себе и монополизируют целые отрасли промышленности, то тут прекращается не только *частное производство*, но и *отсутствие планомерности*”⁹.

В. И. Ленин очень высоко оценил эту мысль. Он указывает, что Ф. Энгельс „внимательно и вдумчиво следил... именно за видоизменениями новейшего капитализма” и поэтому ему удалось „предвосхитить в известной степени задачи нашей, империалистской, эпохи”. Далее В. И. Ленин подчеркивает: „Здесь взято самое основное в теоретической оценке новейшего капитализма, т. е. империализма, именно, что капитализм превращается в монополистический капитализм”¹⁰. В работе „Развитие социализма от утопии к науке” Ф. Энгельс не менее отчетливо выразил ту же мысль и в известной степени уже обогатил ее идеей об огосударствлении капиталистического производства. А это „огосударствление” (пока отсутствуют появившиеся позже термины „государственный капитализм” или „государственно-монополистический капитализм”) по существу рассматривается как созревание известных объективных материальных условий для социалистической революции.

В третьем томе „Капитала” по поводу процесса акционирования капиталистических предприятий отмечалось: „Это — упразднение капиталистического способа производства в пределах самого капиталистического способа производства и потому само себя уничтожающее противоречие, которое *prima facie* представляется простым переходным пунктом к новой форме производства. Как такое противоречие оно выступает и в своем проявлении. В известных сферах оно ведет к установлению монополии и потому требует государственного вмешательства”¹¹.

Опираясь на выводы К. Маркса и Ф. Энгельса, развивая их идеи, В. И. Ленин еще в конце XIX в. обратил внимание на две стороны вопроса. Он показал, во-первых, что „крупная машин-

ная индустрия, в отличие от предыдущих стадий, настоятельно требует планомерного регулирования производства и общественного контроля над ним..."¹². Во-вторых, подчеркнул активную роль государства при капитализме в пору зрелости, его воздействие на экономическое развитие страны, указав, в частности, что „государство ни в каком случае не есть нечто инертное, оно всегда действует и действует очень энергично, всегда активно и никогда пассивно..."¹³. Активная деятельность государства в сфере экономической жизни направляется в интересах господствующих классов и в значительной степени в интересах крупной буржуазии. В. И. Ленин отмечает, что „русская буржуазия не только уже теперь повсюду держит в руках народный труд, вследствие концентрации у нее одной средств производства, но и давит на правительство, порождая, вынуждая и определяя буржуазный характер его политики..."¹⁴. Развивая эту мысль, он писал в начале 1901 г., что „наше правительство — верный слуга капиталистов, играющий по отношению ко всему классу капиталистов совершенно ту же роль, какую играет какая-нибудь, скажем, постоянная контора съезда железозаводчиков или канцелярия синдиката сахарозаводчиков по отношению к капиталистам отдельных отраслей производства"¹⁵.

Однако подобные оценки были далеки от преувеличения роли абсолютистского и капиталистического государства в экономической жизни. На эту сторону дела необходимо обратить особое внимание, так как современная буржуазная экономическая мысль (а вслед за ней и историческая) с легкой руки Дж. Кейнса в послевоенные десятилетия явно „эволюционировала в сторону выпячивания, даже непомерного преувеличения значения государства для развития капиталистического хозяйства"¹⁶. Известный американский историк Т. фон Лауэ, в частности, в своей претенциозной книге о революции в России, опубликованной в США в 1964 г., непредприимчивости русских бизнесменов противопоставляет энергию царского министра С. Ю. Витте, которая вела их якобы „по чуждому им пути". Подобные утверждения в зарубежной историографии связаны с обоснованием надклассовости российского абсолютизма. Это положение в той или иной степени разделяется, видимо, значительной частью зарубежных авторов¹⁷.

Марксистское понимание роли государства в социально-экономическом развитии в корне отлично от подобных ненаучных подходов. Ф. Энгельс в письме Н. Ф. Даниельсону от 18 июня 1892 г. дает краткое и научно обоснованное определение места и роли государства в экономической жизни капиталистического общества: „Все правительства, даже самые абсолютистские, в конечном счете только исполнители экономической необходимости, вытекающей из положения страны. Они могут делать это по-разному — хорошо, плохо или посредственно; они могут ускорять или замедлять экономическое развитие с вытекающими

ми из него политическими и юридическими последствиями, но в конечном итоге должны следовать за этим развитием"¹⁸. Несколько ранее, в письме К. Шмидту от 27 октября 1890 г., он отмечал, что государство способно ставить экономическому развитию в определенных направлениях преграды и толкать его в других направлениях, и указывал, что „политическая власть может причинить экономическому развитию величайший вред и может вызвать растрату сил и материала в массовом количестве"¹⁹.

Специальная разработка вопросов взаимодействия абсолютистского государства и капиталистических монополий в царской России советской историографией осуществляется пока явно недостаточно. Важные стороны взаимоотношения царизма с монополистическими союзами и банками, деятельность ранних государственно-монополистических органов в определенной степени рассматривались в работах И. Ф. Гиндина, А. Л. Сидорова, А. П. Погребинского, В. И. Бовыкина, Т. Д. Крупиной, И. М. Каменецкой, К. Ф. Шацилло, А. М. Давидовича и других исследователей²⁰. Значительный интерес представляют также труды В. С. Дякина, Т. М. Китаниной, В. А. Твардовской, В. Г. Чернухи, А. П. Корелина, Ю. Б. Соловьева, Л. Е. Шепелева, в которых освещаются различные стороны внутренней политики царизма. Эти авторы собрали содержательный материал и обосновали полезные научные выводы²¹. Однако в целом проблема не получила еще сколько-нибудь основательного решения и обстоятельного освещения. Вопросы формирования государственно-монополистического капитализма характеризуются весьма схематично. Известное распространение получили также тенденции к некоторому преувеличению позитивной роли абсолютистского государства в экономической жизни (прежде всего в статьях И. Ф. Гиндина²²).

Поэтому генезис и развитие государственно-монополистического капитализма в предлагаемой монографии освещаются под определенным углом зрения — выявления природы и характера вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь и форм воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат. Стремление обстоятельнее рассмотреть спорные и недостаточно изученные вопросы, являющиеся важнейшей составной частью проблемы государственно-монополистического капитализма, побуждает сосредоточить внимание на следующих основных направлениях. Во-первых, всесторонне определить общую нацеленность и результаты вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь, природу и характер взаимодействия различных звеньев государственного аппарата с капиталистическими монополиями на различных этапах. Во-вторых, большее значение придать выявлению и характеристике конкретных зачаточных форм государственно-монополистического капитализма, выяснению их связи с

возникновением и развитием монополий, рассмотрению условий появления и эволюции различных конкретных форм и направлений государственно-монополистического регулирования до первой мировой войны. В-третьих, делается попытка сравнить и сопоставить процессы, наблюдавшиеся в России, с аналогичными им, протекавшими в крупнейших капиталистических странах на рубеже XIX и XX вв. Необходимость тщательнее и полнее обработать намеченные вопросы дает автору основание ограничиться преимущественно изучением периода 1900—1914 гг., когда исходные позиции взаимоотношений абсолютистского государства и капиталистических монополий не „затемнялись” чрезвычайными обстоятельствами военного времени. Военный государственно-монополистический капитализм в России, знаменующий новый этап взаимодействия монополий и различных звеньев государственного аппарата, требует специального исследования.

Методологической основой настоящей работы являются теоретические выводы основоположников научного коммунизма. Они позволяют четко определить пути систематизации и обобщения изученного фактического материала, выработать правильный подход к оценке рассматриваемых исторических явлений.

Решение поставленных в монографии задач осуществляется на основе обстоятельного критического усвоения результатов имеющихся исторических исследований при максимально возможном привлечении источников, почти не вводившихся в научный оборот. Обеспечение фактологической основы исследования потребовало тщательного изучения как многочисленных научных трудов историков, так и специализированных изданий различных дореволюционных ведомств (Министерства путей сообщения, Министерства финансов, Государственного контроля, различных государственных совещаний, комитетов, комиссий и пр.) и предпринимательских организаций (Совета съездов представителей промышленности и торговли, Совета съезда горнопромышленников Юга России и др.), хранящихся в Государственной библиотеке имени В. И. Ленина. Эти материалы содержат обширный информационный материал по разным аспектам разрабатываемой проблемы. Весьма интересные сведения имеются также в периодических изданиях, особенно в органах общероссийских и отраслевых организаций капиталистов („Промышленность и торговля”, „Нефтяное дело”, „Горнозаводской Юг” и др.). Несмотря на значительность опубликованных источников, разработка темы была бы практически невозможна без использования материалов более 50 фондов 10 центральных и областных архивохранилищ. При этом в поле зрения находились не только официальные неопубликованные источники различных звеньев государственного аппарата и предпринимательских объединений, но и целого ряда фондов, содержащих большой материал о деятельности торгово-промышленных организаций и монополистических союзов капиталистов.

Сведения как опубликованных источников, так и архивных фондов в той или иной степени отражают различные стороны исследуемых процессов и явлений, они практически (особенно в ограниченных рамках одной монографии) неисчерпаемы, но по значению далеко не равноценны. Это потребовало при обработке выявленных источников особенно внимательно анализировать и строго отбирать факты, часто ограничивая аргументацию тех или иных положений мобилизацией наиболее существенного материала, определеннее раскрывающего общие тенденции. В ряде случаев освещение важных вопросов темы дается исключительно на основе неопубликованных материалов, которые поданы в основательно „спрессованном” виде. Более детальный анализ источников и развернутая на этой основе аргументация некоторых выводов, к сожалению, остаются за пределами текста.

Освещение столь сложной и многогранной проблемы не может, естественно, быть исчерпано данным исследованием. Дальнейшая ее разработка весьма перспективна, ибо целый ряд вопросов при более полном использовании имеющихся архивных и печатных материалов может стать предметом специального рассмотрения. На этой основе возможно совершенствование, обогащение и углубление предлагаемых в книге обобщений и выводов.

Рукопись монографии обсуждалась на заседаниях секторов истории буржуазно-демократических революций и истории СССР периода капитализма Института истории СССР АН СССР. Автор выражает глубокую признательность всем товарищам, ознакомившимся с работой, принявшим участие в ее обсуждении и высказавшим интересные наблюдения и суждения по рассматриваемым в книге научным проблемам.

ОБЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОНОПОЛИСТИЧЕСКОГО КАПИТАЛА В НАЧАЛЕ XX в.

1. Возникновение и эволюция монополистических союзов в промышленности и на транспорте

Соглашения торговцев с целью повышения цен известны в мировой истории с незапамятных времен. Отсутствие развитых и регулярных связей, трудности с поставкой различного товара позволяли немногим купцам, сосредоточившим главную его массу в той или иной местности, сообща устанавливать завышенные монопольные цены¹.

В предреформенные годы такие соглашения торговцев имели достаточно широкое распространение в царской России. Так, внутренняя ярмарочная торговля, по данным официального очерка Нижегородской ярмарки, опубликованного в 1858 г., была „монополизирована”². Кратковременные „стачки” в первые пореформенные десятилетия были характерны и для более мелкой торговли. Зачастую они возникали „случайно”, в результате удачно сложившейся конъюнктуры рынка, часто определяемой климатическими условиями. Все подобные соглашения торговцев отличались от капиталистических монополий, возникающих на основе концентрации производства и централизации капитала.

Постепенно, однако, в некоторых торговых „стачках” (текстильных фабрикантов Центра России, углепромышленников Юга страны, горнопромышленников Урала и пр.) все более проявляются черты, непосредственно связанные с развитием промышленного производства и его концентрацией³. Интенсивный процесс монополизации многих важнейших отраслей народного хозяйства России происходил в конце XIX в. Изучение развития преобладающей части монополистических соглашений его последних десятилетий позволяет сделать важные наблюдения. Подтверждается общая закономерность возникновения монополий в результате обострения конкурентной борьбы на базе достаточно высокой концентрации производства и централизации капитала. Концентрация вплотную подводит к монополии. По наиболее полным, но все же далеко не исчерпывающим подсчетам Т. Д. Крупиной, для периода 1880—1899 гг. известно до 50 соглашений монополистического характера⁴.

В то же время нужно обратить внимание, что монополистическим объединениям синдикатского типа предшествовал довольно продолжительный период попыток контролировать рынок и монополизировать сбыт с помощью временных и примитивных картельных соглашений. В ряде отраслей промышленности страны (обработка металла, машиностроение) в 80-х го-

дах они сменяются устойчивыми союзами, от которых к синдикатам предстояло сделать только шаг. В других (текстильная промышленность, уральская металлургия, добыча соли и пр.) процесс этот затянулся⁵.

Широкая полоса развития картелей в России, как и в более развитых капиталистических странах, знаменовалась тем, что достигнутые ими соглашения были и непрочны, и неустойчивы. Однако все они предшествовали возникновению более крупных и развитых монополистических объединений, создавали условия для бурного роста капиталистических монополий в самом начале XX в. и возникновения ряда мощных синдикатов в 1902—1904 гг. Бесспорно, что российские монополисты использовали опыт Западной Европы. Однако исследование „старых” отраслей промышленности, где роль иностранного капитала была незначительной, дает основание утверждать, что обращение к более зрелым типам монополистических объединений являлось прежде всего результатом собственного опыта, было следствием неудачных попыток сохранить и увеличить прибыли менее эффективными средствами.

Кризис 1900—1903 гг. ускорил процесс монополизации экономики России. Монополии становятся одной из основ хозяйственной жизни страны. С 1900 по 1910 г. наблюдается интенсивное развитие синдикатов, захвативших господствующее положение в тяжелой и строительной промышленности, и достаточно стабильных картельных союзов, контролировавших рынки текстильной, пищевой и других отраслей промышленности⁶. Наличие в ведущих отраслях производства гигантских комбинированных предприятий с широким ассортиментом продукции в известной степени обуславливало неизбежность участия одного и того же предприятия в нескольких монополистических соглашениях. Так, крупнейшие машиностроительные заводы России (Путиловский, Брянский, Коломенский, Сормовский, Николаевский и др.) одновременно являлись членами ряда монополистических союзов. Коломенский и Сормовский заводы, в частности, были контрагентами семи объединений („Продпаровоз”, „Продвагон”, Соглашение трамвайных заводов и др.). Общество Брянского завода состояло в „Продамете”, „Продугле”, „Продпаровозе”, „Продвагоне”, мостостроительном, стрелочном и артиллерийском соглашениях⁷. Квоты же металлургических компаний, имевших угольные шахты и участвовавших в „Продугле”, составляли почти 30%⁸.

Деятельность крупнейших монополистических союзов перед первой мировой войной достигла значительного размаха. Стоимость продукции, реализованной в 1912 г. через синдикат „Продамета”, достигла 131 млн. руб., через „Продуголь” — 52,4 млн. руб., через „Продвагон” — 33,5 млн. руб.⁹ Весьма значительной была и мощность объединенных картельными соглашениями крупнейших ситценабивных предприятий России. Сумма произ-

водства предприятий, входивших в картель московских ситцевиков, достигла 150 млн. руб., а объединения иваново-вознесенских фабрикантов — превышала 50 млн. руб.¹⁰ Важнейшие монополистические союзы характеризовались также высокой степенью монополизации продукции. „Продамета” монополизировала 88,6% производства металла, а „Продвагон” — 96,8%. Достаточно высока степень монополизации и у „Продугля”, и (с учетом специализации и разграничения рынков) у „Кровли”, а также в соглашениях хлопчатобумажных фабрикантов¹¹.

Монополистические союзы контролировали важнейшие отрасли промышленного производства. В этом смысле Россия не отставала от более развитых капиталистических стран. Товарищ председателя Совета съездов представителей промышленности Юга России С. И. Соколовский 18 апреля 1913 г. заявлял: „Наши синдикаты уже и теперь захватили в свои руки большую часть товаров первой необходимости. Кроме угля, кокса, нефти, чугуна, железа у нас синдицированы некоторые химические продукты, медь, вагоны, паровозы, проволока, гвозди, жель, рельсы, цемент, гнутая мебель, ситцы, сода, соль, стеариновые свечи, резиновые изделия, нитки, клей, крахмал и многие другие производства”¹². Однако уровень развития монополистического капитализма в стране был все же ниже по сравнению с Англией, Германией, США и Францией. Это в значительной степени объясняется преобладанием в стране легкой промышленности с ее менее зрелыми монополистическими союзами картельного типа и большим удельным весом сельского хозяйства в экономике. В России, как и в других капиталистических странах, действовали общие закономерности развития капитализма на империалистической стадии. Проявления же этих закономерностей имели свои особенности, определявшиеся специфическими условиями развития производства в стране.

В Германии, где отсутствовали какие-либо законодательные ограничения для картелей, каждое картельное соглашение, в текстильной промышленности в частности, объединяло несколько десятков, а иногда и сотни сравнительно мелких, узкоспециализированных предприятий. Здесь особое значение приобретала гарантия выполнения соглашения в виде штрафов. Угроза штрафования, поставленная на прочную правовую основу, была вполне реальной. Она цементировала соглашение, не посягая серьезно на самостоятельность предприятий. Немецкие экономисты не без основания указывали на эту меру как на существенный элемент укрепления картельных объединений. Подобная форма была и наиболее доступной. Для сравнительно мало-мощных в финансовом отношении предприятий укрепление единства было жизненно необходимо в условиях ожесточенной борьбы с картелями оптовых торговцев, стоявших в Германии между фабрикантами и рынком¹³.

В России наиболее значительные и прочные соглашения на

завершающей стадии текстильного производства (ситцепечатание и пр.) охватывали единицы (3—7, самое большое — два десятка) универсальных, комбинированных, крупнейших предприятий, финансовая мощь которых не только обуславливала независимость от скупщиков, но и позволяла подчинять оптовиков. Если вплоть до войны вся торговля хлопчатобумажными тканями (не только в Германии, но и в Англии) производилась исключительно через скупщиков, то в России в XX в. положение было иным. Еще в конце XIX в. крупнейшие предприятия, ставшие участниками картелей московских и иваново-вознесенских фабрикантов, открывая собственные склады и магазины, завязывали прямые связи с периферийными оптовыми торговцами. Зависимость от скупщиков отходила в прошлое¹⁴. Это обстоятельство позволяет в известных пределах „пренебречь” внешней „недоразвитостью” картельных соглашений в России по сравнению, в частности, с Германией.

В российских условиях соблюдение официально нелегалizованных, то есть формально тайных, картельных соглашений встречало существенные трудности. Картельные меры в виде штрафов в промышленности и торговле имели, пожалуй, больше символическое значение. Мелкие нарушения соглашений о ценах, сроках, скидках и пр. оказывались практически неуловимыми. Все наиболее значительные „кризисы” в картелях московских и иваново-вознесенских фабрикантов ситца связаны не с этими мелкими нарушениями, а вызваны принципиальными разногласиями.

Наиболее известные объединения московских и иваново-вознесенских фабрикантов практиковали три формы картельных соглашений: соглашения, определяющие цены, соглашения об условиях сбыта и соглашения о количестве продукции. В условиях России введение картельных мер для обеспечения эффективности двух первых форм картельных соглашений не достигало желаемого результата из-за отсутствия правовой основы; для третьей же формы они были просто излишними; ибо применяемый в текстильной промышленности Центральной России способ сокращения и регламентирования производства практически исключал возможность нарушения соглашения. Сокращение производства достигалось увеличением весеннего перерыва и сокращением в определенные сроки числа рабочих дней в неделю (до 4—5). Само собой разумеется, что „спрятать” работающую фабрику было невозможно. Источники не содержат даже упоминаний о нарушении такого рода соглашений.

Несмотря на отсутствие картельных мер воздействия в виде штрафов, монополистические союзы текстильных фабрикантов контролировали рынок. Начиная с 1904 г., по их собственным признаниям, они прочно держали его в своих руках¹⁵. В одном из журналов междуведомственного совещания, обсуждавшего в декабре 1912 г. вопрос о синдикатах и трестах, указыва-

лось, что на регулярных совещаниях мануфактуристов, собиравшихся ежегодно весной, заключаются „соглашения о том, сколько выпускать товара на рынок”, по „каким именно ценам и как вести производство в предстоящем году”. Совещание заключило, что „такие соглашения имеют весьма важное значение и направлены именно к урегулированию производства, сбыта и цен, а потому было бы желательно, чтобы они обнимались проектом и чтобы правительство было так или иначе осведомлено о их существовании и о их деталях”¹⁶.

Если синдикатские союзы в России по преимуществу создавались в форме специальных обществ по продаже изделий, акционерами которых являлись контрагенты, участвующие в соглашениях, то объединения картельного типа в легкой промышленности прикрывались оболочкой отраслевых представительных организаций предпринимателей, в которых черты монополий имели менее определенный характер. Российские капиталисты, активно используя с 1906 г. Временные правила об обществах и союзах, пытались в уставах, очень близких к уставам немецких фербандов и ферейнов, узаконить функции, присущие картелям. Однако правительственные органы весьма решительно исключали соответствующие пункты из уставов обществ и союзов. Конкретным примером подобного воздействия царской администрации с целью искоренения „синдикатских” функций в предпринимательских союзах может служить история утверждения устава Союза фабрикантов красильных и ашпретурных предприятий Московской губернии. Царские чиновники признали, что „Союз этот не может быть рассматриваем как профессиональное общество, так как почти вовсе, как видно из устава его, не задается профессиональными целями, а лишь преследует ограждение своих материальных интересов”. На этом основании было отказано в регистрации устава. Тогда учредители союза подали новое прошение об утверждении устава, соглашаясь исключить крамольные пункты. В результате устав был утвержден¹⁷. Исключение двух пунктов ничего не могло изменить ни в характере, ни в направлении предполагаемой деятельности союза. Они оставались прежними. Вместе с тем подобное вмешательство объясняет причину отсутствия в уставах отраслевых профессиональных обществ указаний на монополистические функции, если даже те и были им присущи с самого начала деятельности. Вмешательство это простиралось иногда настолько далеко, что правительство решительно отклоняло уставы подобных организаций. В 1910 г. было отказано в регистрации Всероссийскому обществу суконных фабрикантов, ибо в деятельности его усмотрели „синдикатские” тенденции¹⁸. Текстильные фабриканты, переработав устав, вскоре все же создали Общество суконных фабрикантов; в то же время Съезду мукомолов так и не удалось провести новый устав, который встретил решительные возражения „антисиндикатчиков” в Государственной думе.

Необходимо также заметить, что в связи с сенаторскими ре-визиями Н. П. Гарина и Д. Б. Нейдгарта и деятельностью между ведомственной комиссии П. И. Миллера, созданной при Министерстве торговли и промышленности и занятой разработкой законодательных актов о синдикатах и трестах, капиталисты не были заинтересованы в афишировании деятельности своих организаций. Публично отклоняются малейшие упреки в „синдикатском” характере отраслевых обществ¹⁹. Подобные обвинения, однако, не препятствовали капиталистам, объединенным не только явными синдикатами, но и кратковременными соглашениями, успешно обирать казну. В одном из отношений Генерального штаба от 14 января 1910 г. констатировалось, что „кроме 8-ми зарегистрированных синдикатов при заготовительных операциях приходится считаться с связывающими соглашениями отдельных групп фабрикантов, не объединенных в синдикаты, которые, пользуясь закрытой границей, чрезмерно повышают цены”. В документах Главного интендантского управления указывалось, что к числу таких соглашений относятся соглашения суконных фабрикантов и кожевённых заводчиков Вятского, Казанского и Московского районов²⁰.

В советской историко-экономической литературе факт выполнения отраслевыми представительными организациями капиталистов монополистических функций не отрицается. Авторы ряда значительных исследований по экономике России в эпоху империализма (П. И. Лященко, П. А. Хромов, К. А. Пажитнов и др.) отмечали монополистический характер таких предпринимательских организаций, как Всероссийское общество сахарозаводчиков, Общество фабрикантов хлопчатобумажной промышленности, Общество суконных фабрикантов и пр., однако ими не делалось попыток выявить тип монополистических союзов, использующих форму подобных представительных организаций²¹. Сопоставление всех доступных нам материалов дает основание для вывода, что под оболочкой таких организаций скрывались в первую очередь простейшие объединения картельного типа.

В сельскохозяйственном машиностроении картель фабрикантов земледельческих машин действовал под вывеской Съезда русских фабрикантов земледельческих машин и орудий. В этом объединении „представительные” функции сочетались с функциями картеля²². На заседаниях регулярно обсуждались условия торговли земледельческими машинами и орудиями. В 1911 и 1913 гг. капиталисты договорились, в частности, о создании особой, постоянно действующей комиссии, наблюдавшей за торговлей сельскохозяйственными машинами; сформировалась она в 1913 г. Однако установление цен на машины по-прежнему оставалось в компетенции самого съезда²³.

В наиболее значительных городах страны возникли довольно многочисленные общества и союзы владельцев предприятий

полиграфической промышленности. В 1905 г. организовались Московское общество типолитографов и Союз владельцев печатных заведений в Петербурге. Вскоре такие организации появились в Харькове, Лодзи, Тифлисе, Прибалтике. Наряду с консолидацией действий фабрикантов в рабочем вопросе все общества и союзы предпринимателей полиграфической промышленности регламентировали цены на типолитографские работы²⁴.

В кондитерском производстве первые известные нам соглашения о повышении цен относятся к концу 1905 г. Решение об этом состоялось на совещании представителей крупнейших кондитерских фабрик России, проходившем в Москве 22 октября 1905 г.: Наряду с этим обсуждались вопросы об уровне заработной платы рабочих, продолжительности рабочего дня и унификации внутреннего распорядка на фабриках²⁵. В 1906 г. оформилось Московское общество фабрикантов шоколадного и кондитерского производства, объединившее крупнейшие и хорошо оборудованные кондитерские предприятия²⁶. Под предлогом дороговизны какао на мировом рынке общее собрание членов общества 14 августа 1907 г. приняло решение о повышении цен на 12% с 1 сентября 1907 г. на все кондитерские изделия, содержащие какао. В дальнейшем пересмотр цен на кондитерские изделия и координация антирабочих мер регулярно производились на общих собраниях капиталистов²⁷.

Отмечая наличие картельных соглашений в рамках ряда российских предпринимательских обществ и союзов, следует предостеречь, однако, от автоматического отнесения каждой такой организации к числу монополистических объединений. Так, Союз писчебумажных фабрикантов, например, возникший еще в начале XX в., не выполнял функций монополистического союза, хотя и не раз пытался осуществить картельные соглашения²⁸. Соглашения о ценах и условиях продажи бумаги, по всей видимости, действовали в тех или иных районах страны в рамках отделов союза.

С другой стороны, во многих случаях предприниматели продолжали прибегать к „тайным” картелям, которые функционировали обычно там, где их явная деятельность могла вызвать недовольство широких слоев населения (предметы первой необходимости) или раздражение в правительственных сферах и возбуждение буржуазно-помещичьих кругов (казенные поставки). Нежелание легализации картельных объединений можно объяснить, по-видимому, также ограниченностью их общих целей и задач. По различным причинам значительная часть подобных объединений не осуществляла непосредственной координации в борьбе с пролетариатом и не имела „представительных” функций. Эти задачи более успешно выполнялись смежными организациями, в которых руководители соглашений занимали ключевые позиции. Антирабочие функции, в частности, эффек-

тивно развивались в локальных объединениях — обществах заводчиков и фабрикантов, координировавших действия капиталистов различных отраслей производства.

О первом виде „тайных” картельных соглашений можно судить на примере объединений ситцевиков. Другая разновидность имела широкое распространение в тяжелой, химической и некоторых других отраслях промышленности, и ее отличительная особенность состояла в картелировании какого-либо одного вида продукции. Так, в ноябре 1907 г. в Москве собрались представители шести химических заводов, производивших хлористый цинк, употреблявшийся на железных дорогах для пропитки шпал. Они заключили соглашение о размерах производства, разграничили рынки, определили шкалу цен, в пределах которой каждое предприятие имело право установить продажную цену. Соглашение сразу же привело к росту цен на хлористый цинк. Несмотря на ожесточенную борьбу за лучшие рынки, оно возобновлялось несколько раз подряд²⁹. Соглашение химических заводов следует отнести к простейшим картельным соглашениям. Однако большинство объединений, связанных с выполнением казенных заказов, являлось картелями высшей ступени.

В 1903 г. 11 мостостроительных заводов объединились и создали совет и специальное бюро, занимавшиеся распределением заказов. Соглашение паровозостроительных заводов об условиях выполнения заказов на запасные части для паровозов и тендеров и соглашение о распределении заказов на полные комплекты стрелочных переводов сопровождалось созданием таких же органов. Если подобные соглашения вплотную приближались к форме синдиката (им недоставало лишь условия централизации сбыта), то другие, возглавлявшиеся теми же заводами (Путиловским, Брянским и пр.), были более „типичными” картелями. К числу их можно отнести так называемый синдикат по поставке обозов с принадлежностями для инженерного и интендантского ведомств, артиллерийский синдикат и синдикат судостроительных заводов, изготовлявших башенные установки для флота³⁰.

Картели в металлообрабатывающей промышленности, непосредственно связанные с выполнением казенных заказов, заметно отличались от картелей легкой и пищевой промышленности. Во-первых, все они имели лучше налаженную организацию; во-вторых, им была присуща узкая специализация; в-третьих, по сравнению с картелями текстильной промышленности удельный вес большинства этих картелей в экономической жизни страны был незначителен. Так, сумма заказов, полученных „синдикатом” мостостроительных заводов в 1910 г., составляла, например, всего 5,5 млн. руб.³¹ С другой стороны, как уже подчеркивалось, одни и те же предприятия участвуют в ряде однотипных соглашений. Кроме того, соглашения большинства крупнейших предприятий далеко не охватывали всего диапазона их произ-

водственной деятельности. Поэтому легализация в форме „представительной” и „профессиональной” организации была здесь практически невозможна, ибо совершенно очевидно, что одно и то же предприятие не могло одновременно участвовать в нескольких специализированных „представительных” и „профессиональных” объединениях.

Нельзя не признать, что форма „представительной” организации для узкоспециализированного картеля, объединявшего, как правило, не более десятка предприятий, была чрезмерно громоздкой и недостаточно гибкой. В своем развитии подобные объединения имели иную перспективу, связанную с окончательной реорганизацией в синдикат, с типичной для него в России формой акционерного общества по продаже. Не случайно также, что руководители и инициаторы объединений машиностроительных предприятий (в особенности мостостроительного „синдиката”) рассматривали их легализацию и юридическое оформление в плане укрепления уже имевшихся связей. Юридическое оформление не столько легализовывало существующие отношения между участниками соглашения, сколько являло новый синдикатский этап в его развитии. Этой мерой капиталисты стремились исключить разрозненные выступления на рынке³².

Об укреплении позиций российских монополистов в экономической жизни свидетельствовало их активное проникновение на международные рынки. Наряду с нефтяными монополиями и сахарозаводчиками в международных соглашениях действовали и крупнейшие рельсопрокатные заводы, входившие в „Продамету”. Так, в международный рельсовый синдикат в 1908 г. вошли Русско-Бельгийское общество, Южно-Русское Днепро-ское общество и общество „Провиданс”, а затем к ним присоединились Дружковский и Таганрогский заводы. Доля русских заводов в данном синдикате превысила даже долю металлургических заводов Франции и составила 7,2% мирового экспорта рельсов. Русские рельсы вывозились в Аргентину, Чили, Китай, Румынию, Данию и другие страны³³.

В связи с этими тенденциями нельзя не обратить также внимание на деятельность Союза сибирских маслодельческих артелей, постепенно монополизировавшего вывоз русского сливочного масла. В 1912 г. в Лондоне было образовано акционерное общество „Союз сибирских кооперативных товариществ” с капиталом в 1 млн. руб., занявшееся сбытом сибирского масла за границей. В 1911—1913 гг. из России ежегодно в среднем вывозилось масла больше чем на 23 млн. руб. (по сравнению с 7,5 млн. руб. в 1906—1910 гг.). В значительной степени благодаря сибирскому объединению кооперативов Россия заняла в общем ввозе масла в Англию второе место после Дании³⁴. Буржуазные кооперативы в данном случае определенно обнаружили тенденцию к перерождению в акционерное общество, под оболочкой которого действовала капиталистическая

монополия. Подобные объединения кооперативов наглядно подтверждали обоснованность вывода о том, что при капитализме они ни в коей степени не могут изменить природу общественных отношений, что „подготавливаемое уже теперь кооперативами функционирование будущего производства и обмена может наступить лишь после экспроприации капиталистов”³⁵.

Накануне первой мировой войны наряду с увеличением количества синдикатов и картельных соглашений в промышленности и торговле (по неполным данным, до 150—200) и заметным возрастанием их роли в экономической жизни страны наблюдался интенсивный процесс возникновения и развития монополистических объединений типа концернов и трестов. Количество подобных монополистических объединений, основанных на „системе участия”, в различных отраслях промышленности достигло нескольких десятков³⁶. Почвой для их развития явилось обострение соперничества между монополиями смежных отраслей производства, находившихся по отношению друг к другу в положении поставщиков и потребителей. Осуществляются попытки создания гигантских комбинатов, включавших все стадии производства — от получения сырья до изготовления готовой продукции. Вертикальное комбинирование высококонцентрированной промышленности находилось у истоков создания союзов типа концернов и трестов³⁷.

Возникновение и развитие монополий высшего типа в отраслях тяжелой промышленности происходило по инициативе и под руководством крупнейших коммерческих банков. Особенно заметным этот процесс был в военной промышленности. В 1911 г. Русско-Азиатский коммерческий банк овладел обществом Путиловских заводов. Создав группу „дружественных” банков (Петербургский частный, Русский торгово-промышленный, Сибирский торговый банки) и действуя в союзе с французской банковской группой во главе с банком Парижского союза, этот банк начинает создавать на базе Путиловских заводов крупный военно-промышленный комплекс. Основательно переоборудуются артиллерийский отдел, сооружается судостроительная верфь, вскоре выделенная в самостоятельное предприятие. К Путиловскому заводу постепенно „привязываются” и другие предприятия военной промышленности, контролируемые той же финансовой группой (Невское общество, Русское общество для изготовления снарядов и военных припасов, Русско-Балтийское судостроительное общество и Общество механических, гильзовых и трубочных заводов П. В. Барановского). Для обеспечения этих предприятий оптическими приборами в феврале 1914 г. создается Российское акционерное общество оптических и механических производств. Для снабжения предприятий комплекса собственным сырьем организовывается в 1913—1914 гг. Общество Тульских металлургических печей. Помимо этого Русско-Азиатский банк упорно стремился заполнить в

1913—1914 гг. контрольный пакет Новороссийского общества, владевшего крупнейшим металлургическим заводом в Юзовке. Военно-промышленная группа Русско-Азиатского банка накануне первой мировой войны представляла собой достаточно сложившийся концерн³⁸.

Активизировался и другой крупнейший банк Петербурга — Международный, в финансовую группу которого вошли Петербургский учетный и ссудный, Волжско-Камский и Русский для внешней торговли банки. В 1910 г. под его эгидой в Николаеве строится завод Русского судостроительного общества („Руссуд“); в 1912 г. приобретается контрольный пакет акций общества „Наваль“, контролировавшегося ранее французскими финансистами. На Черном море перед войной функционировало фактически объединенное предприятие, монополизировавшее местное военное судостроение. Между ним и обществом „Ноблесснер“, созданным под руководством Петербургского учетного и ссудного банка, с 1 января действовал договор, устранявший конкуренцию при изготовлении однородной продукции. Это соглашение знаменовало важный этап в складывании военно-промышленной группы Петербургского международного и Петербургского учетного и ссудного банков³⁹.

В нефтяной промышленности процесс концентрации производства и централизации капитала происходит весьма целенаправленно, что приводит к образованию трех нефтепромышленных объединений трестовского типа, сосредоточивших значительную часть добычи и монополизировавших переработку и торговлю нефтью и нефтепродуктами⁴⁰. Под руководством Русско-Азиатского банка в Лондоне была создана Русская генеральная нефтяная корпорация, осуществившая консолидацию 20 российских нефтепромышленных фирм, среди которых доминировали предприятия, группировавшиеся вокруг товарищества Г. М. Лианозова. Одновременно часть бакинских и грозненских нефтепромышленных фирм объединилась под руководством англо-голландского нефтяного треста Ройялдатч-Шелл, а ряд предприятий закрепляется в сфере влияния товарищества бр. Нобель. В 1914 г. эти три объединения обладали 70% акционерных капиталов российской нефтяной промышленности. Они давали 60,7% общероссийской добычи нефти, около 66% производства керосина и мазута и сосредоточили 90% торговли нефтью и нефтепродуктами⁴¹. Перед первой мировой войной, опираясь на Русскую генеральную нефтяную корпорацию, контролировавшие ее крупнейшие петербургские банки предприняли скупку акций другой нефтяной монополии — товарищества бр. Нобель⁴².

Во время продолжавшейся в 1907—1908 гг. экономической депрессии тенденции к трестированию явственно проявились и в металлургической промышленности. Инициатива создания металлургического треста принадлежала французским финан-

совым группам, контролировавшим крупнейшие металлургические предприятия Юга России и занимавшим руководящее положение в „Продамете”. Таким путем они рассчитывали увеличить свои прибыли. Однако проект этот осуществить не удалось. Тем не менее процесс слияния металлургических предприятий ускорился; создаются крупные комбинаты (Южно-Русское металлургическое, Донецко-Юрьевское общество и др.)⁴³. Так и не были осуществлены тенденции к объединению в шелковой промышленности. В 1908 г. подготовленное уже соглашение о слиянии трех крупнейших предприятий не состоялось вследствие разногласий между владельцами, обострившимися в результате улучшения конъюнктуры рынка⁴⁴. Более плодотворными попытки трестирования оказались на „периферии” текстильного производства. Так, ниточный трест, являвшийся филиалом международного ниточного треста, созданного английской фирмой Коатс, накануне первой мировой войны сосредоточил в своих руках почти все производство и торговлю нитками в России⁴⁵. Товарищество Московской кружевной мануфактуры, скупив ряд кружевных предприятий, превратилось в небольшой трест⁴⁶. К монополистическим объединениям высшего типа относилось и Товарищество для внутренней и вывозной торговли мануфактурными товарами, возникшее в начале 1914 г. и объединившее три крупных хлопчатобумажных предприятия — товарищество Н. Коншина, товарищество А. Гюбнера и Даниловскую мануфактуру⁴⁷.

Примечателен и тот факт, что в хлопчатобумажном производстве гигантские для своего времени комбинированные предприятия (в частности, Морозовых в Твери, Орехове-Зуеве и Богородске) занимали по существу монопольное положение на рынке. Один из уральских предпринимателей писал, что „в России есть крупные мануфактуры, оперирующие на 40—50 млн. рублей в год с монопольным почти продуктом, и есть синдикаты с гораздо меньшим оборотом и слабомонополизированным продуктом”⁴⁸.

В 1910—1913 гг. в табачной промышленности также наблюдался интенсивный процесс акционирования и укрупнения ведущих предприятий, которые поглощали менее значительные фабрики. В результате ожесточенной борьбы объединения „Лаферм” с другими группами табачных фабрик в сентябре 1913 г. под эгидой Русско-Азиатского банка возникает Табачный трест. Банк организовал синдикат русских и английских частных кредитных учреждений, который приобрел от 30 до 50% всех акций табачных фабрик, вошедших в трест. Доля русских банков в синдикате составляла 70%. В марте 1914 г. были скуплены и остальные акции предприятий Табачного треста. Они заменяются на ценные бумаги треста, выпущенные в Англии на 2,5 млн. фунтов стерлингов. Трест возглавило правление, в которое вошли директора бывших самостоятельных предприятий. Хотя внешне пред-

приятия оставались самостоятельными, вся деятельность их направлялась директорами правления треста⁴⁹.

В железнодорожном деле наряду с казенными железными дорогами, составлявшими $\frac{2}{3}$ их общей протяженности, в конце XIX в. складываются восемь крупных частных железнодорожных обществ (Московско-Казанское, Рязанско-Уральское, Владикавказское, Московско-Киевско-Воронежское, Московско-Виндаво-Рыбинское, Варшаво-Венское, Московско-Ярославско-Архангельское, Юго-Восточных железных дорог). Все они постепенно оформляются как предприятия монопольного типа, где частный капитал теснейшим образом переплетается с государственным. Протяженность железнодорожных линий к 1900 г. у большинства обществ достигала 2000 верст и более. Сеть дорог железнодорожных монополий в общей сложности составляла 16,3 тыс. верст из 17 тыс., находившихся в руках частных железнодорожных обществ⁵⁰.

В начале XX в. роль крупнейших железнодорожных обществ возрастает. Каждое из них по существу представляло собой монополистическое объединение, располагавшее основными капиталами от 200 до 300 млн. руб. (для сравнения укажем, что основные капиталы предприятий, входивших в крупнейший российский синдикат „Продамета“, в общей сложности достигали лишь 174 млн. руб.)⁵¹. Если в старых железнодорожных обществах неуклонно повышалось значение складывающихся банковских монополий, то вновь открываемые линии (23) с самого начала почти без исключения находились под их контролем⁵². Российским банкам при основании новых железнодорожных обществ принадлежала руководящая роль. В деле же реализации железнодорожных займов они выступали в тесном союзе с иностранными финансовыми кругами (в первую очередь французскими)⁵³. Накануне войны банки предпринимают объединение ряда новых дорог. Под их воздействием состоялось объединение правлений Западно-Уральской и Северо-Восточно-Уральской железных дорог. Этот процесс затронул также Аккерманскую, Кахетинскую, Троицкую и Коканд-Наманганскую железные дороги⁵⁴.

Укрепление позиций крупнейших железнодорожных обществ, обострение конкуренции между ними и казенными железными дорогами, необходимость согласованных выступлений для борьбы с рабочим движением, по тарифным и иным вопросам железнодорожного хозяйства были теми причинами, которые побуждали предпринимателей частных дорог к более тесной консолидации. Съезды представителей железных дорог, на которых руководители частных обществ регулярно присутствовали и были весьма активными, все более их не удовлетворяли. Еще в 1906 г. „председатели правлений нескольких крупнейших обществ железных дорог, сознав необходимость в некоторых случаях объединить направление деятельности отдельных железно-

дорожных предприятий и взгляды руководящих ими органов, установили периодические совещания, носившие совершенно частный характер”⁵⁵. В 1913 г. в таких совещаниях участвовали уже все железнодорожные общества; они стали собираться более регулярно, а круг рассматриваемых ими вопросов расширялся⁵⁶. Уже на первом этапе своей деятельности совещания проявили значительную активность, стремясь обеспечить защиту общих материальных интересов всех частных железных дорог. Они постепенно превращаются в постоянно действующую полуофициальную организацию. Обращения от имени совещаний, формально исходившие от председателя правления Рязанско-Уральской железной дороги, к заведующему делами общего тарифного съезда железных дорог переадресовывались в виде циркуляров ко всем железным дорогам (в том числе и казенным)⁵⁷. Вопросы возмещения убытков при перевозках, постоянно обсуждавшиеся на совещаниях, относятся к сфере условий перевозок (что тождественно условиям сбыта товаров у промышленных монополий). Этот факт дает определенное основание сделать вывод о том, что в рамках частных совещаний складывались картельные соглашения железнодорожных монополий, постепенно приобретающие все большую стабильность. Бесспорно, они сочетались здесь с функциями антирабочего союза и отраслевого предпринимательского объединения, хотя и юридически нелегализованного, но все же достаточно авторитетного, чтобы обеспечить более успешную деятельность представителей частных железных дорог в тех органах (Общий тарифный съезд, Тарифный комитет, Совет по тарифным делам и пр.), где они стремились выступать единым фронтом. В начале 1914 г. в этой организации особое развитие получили контрсиндикатские тенденции. Именно в это время оживленно дебатировался и положительно был решен вопрос о покупке объединенными железнодорожными обществами угольных месторождений и об организации добычи угля⁵⁸.

Значительное распространение в XX в. получают монополистические соглашения и на водном транспорте. В 1900–1913 гг. около 80 пароходных предприятий участвовали в двух десятках монополистических объединений. Особенно стабильными такие соглашения были на Волге⁵⁹. Картельные соглашения крупных пароходств, действовавшие в 1902–1903 гг., подготовили почву для создания синдиката важнейших волжских предприятий в 1906 г. Объединение, распавшееся в 1908 г. вследствие перераспределения сил между конкурентами, возродилось в 1909 г. и охватило до 80% всего тоннажа волжского флота. Аналогичные соглашения состоялись также между волжско-камскими пароходствами, московско-окскими судовладельцами и невскими пароходовладельцами. Все более устойчивыми становились соглашения владельцев нефтеналивных судов на Каспийском море. Монопольное положение на Черном и Азовском морях

принадлежало Российскому обществу пароходства и торговли, владевшему почти половиной тоннажа русского торгового морского флота⁶⁰. Процесс слияния судоходных предприятий и возникновения монополий высшего типа наблюдался и на речных транспортных артериях. Перед войной крупнейшие транспортные предприятия Волги и Каспийского моря — общество „Кавказ и Меркурий” и Восточное общество товарных складов совместно приобрели волжское пароходство „Надежда”, „Каспийско-Куруинское пароходство Г. З. Тагиева”, пароходство М. К. Кашиной и товарищество „Бакинский до”. В 1913 г., сохранив видимость самостоятельности, они фактически слились. Аналогичные тенденции имели место и в других транспортных водных системах⁶¹.

В результате интенсивного процесса развития монополистических союзов ожесточенная конкуренция отдельных предприятий на рынке все более заглушается монополизацией производства и сбыта. Он сопровождается не только подавлением аутсайдеров, но и ожесточенной борьбой монополистов за более выгодные квоты внутри соглашений и не менее острым соперничеством между различными союзами за перераспределение монопольной сверхприбыли. Тенденции к перераспределению сил внутри существующих союзов, имевшие разнообразные проявления, были свойственны как картельным, так и синдикатским соглашениям, являлись характерной чертой их жизнедеятельности.

Внутри „Продамета” — крупнейшего синдиката России — ожесточенная борьба между заводами за лучшие условия участия в соглашении (квоты, размеры премий и пр.) велась с первых дней его существования и особенно обострялась в моменты подготовки новых и возобновления старых синдикатских соглашений. Борьба эта приводила к укреплению в синдикате позиций крупнейших металлургических предприятий Юга страны, теснее связанных с иностранным капиталом. Более мощные контрагенты синдиката, сосредоточенные в районе Донбасса, постепенно увеличивали свои квоты и добивались расширения причитающихся им премий⁶². Еще более ожесточенный характер приобрела борьба между „Продаметой” и металлургическим синдикатом „Кровля”, объединявшим уральских горнопромышленников. Попытки „Кровли” подготовить соглашение уральских заводов по сортовому железу были весьма успешно парализованы синдикатом „Продамета”, привлечшим к участию в своей организации крупнейшие уральские предприятия. Уральскому синдикату, который раздирался внутренними противоречиями, пришлось выдержать упорную борьбу, понижая цены на кровельное железо с целью сохранить за собой рынок. В 1909 г. конкуренция между „Кровлей” и южными металлургическими заводами, увеличившими производство кровельного железа, достигла своего апогея. В докладе правления „Кровли” указывалось, что в руках общества осталось всего 50—53% общего

производства, что общество „утрачивает инициативу в назначении рыночных цен” и „теряет силу синдиката”. Единственный путь „спасения” заправили синдиката усматривали в сокращении производства, в том, чтобы „сохранять и отвоевывать позиции на рынке посредством понижения цен”⁶³. Естественно, что в этой жесткой борьбе они стремились использовать все средства для укрепления своих позиций и, конечно, пытались применять различные формы воздействия на соответствующие правительственные органы в целях закрепления за собой определенных материальных преимуществ⁶⁴.

В спичечной промышленности синдикатское соглашение утвердилось в результате преодоления упорного сопротивления мелких фабрикантов. Деятельность Российского общества спичечной торговли, возникшего в 1908 г., первоначально была безуспешной. Проводившаяся синдикатом политика понижения цен причинила монополистам большие убытки. Общество объявляет о самоликвидации. Однако на деле осуществляется реорганизация монополистического союза, который приобретает черты монополии высшего типа. В одной из докладных записок процесс этот характеризуется следующим образом: „С целью скрепления связи между отдельными, наиболее крупными его сочленами предприятия последних были преобразованы в акционерные общества и обменялись между собой пакетами акций, так что каждое из них являлось участником и в остальных предприятиях”. К 1913 г., объединив 97% всего производства спичек, Российское общество спичечной торговли начинает значительно повышать цены на спички⁶⁵.

В синдикатах решающие позиции, как правило, занимали представители крупнейших предприятий, тесно связанные с зарубежными и российскими финансовыми группами. Однако в России в отличие от других капиталистических стран связь синдикатов с банками была опосредованной. Деятельность синдикатов формально развертывалась независимо от банков. На это обращал в свое время внимание один из видных российских экономистов, утверждая, что „продажные конторы синдикатов, которые в Австрии существуют почти исключительно при банках, у нас действуют совершенно самостоятельно”⁶⁶. В некоторых случаях борьба различных финансовых групп внутри синдикатов завершалась реальными шагами в направлении создания монополистических объединений трестовского типа (металлургия, спичечное производство и пр.).

В начале XX в. наблюдалось расширение хозяйственной деятельности земств. Правительство допускало и поощряло ее не без воздействия со стороны монополистов. Так, еще 26-й съезд горнопромышленников в 1902 г. ходатайствовал о соответствующих мероприятиях, а на очередном съезде в 1903 г. это ходатайство было подтверждено. „Правительство, — как заявлял глава Министерства государственных имуществ А. С. Ермолов, —

пошло навстречу этим предложениям горнопромышленников, и Министерством финансов разрешено открыть в Государственном банке земствам долгосрочные кредиты под приобретаемые для населения разные сорта железа и орудия”⁶⁷. Когда кризисные явления миновали и депрессия в тяжелой промышленности начинала изживаться, соотношение сил радикально изменилось.

Укрепление позиций крупнейших монополистических союзов после революции 1905—1907 гг. обуславливает контрсиндикатский характер деятельности земств. В середине 1908 г. возникает так называемый „Железный союз земств”. Он оформляется в начале 1909 г., когда 13 земств объединились для совместной закупки кровельного железа. Сам факт его организации уже заставил „Кровлю” несколько понизить цены на железо. Предпринимается также попытка расколоть объединившиеся земства путем предоставления некоторым из них льготных цен⁶⁸.

Проекты создания Metallургического треста встревожили не только аграриев, но и представителей монополистических кругов текстильной промышленности. Их отрицательное отношение выразил, в частности, С. И. Четвериков в 1909 г. на страницах журнала „Московский еженедельник”. Выступление его получило немедленную отповедь журнала „Промышленность и торг”⁶⁹.

Не менее острая борьба развернулась между земскими организациями по закупке сельскохозяйственных машин и монополистическим союзом капиталистов этой отрасли производства, возникшим в 1913 г. В ответ на это объединение создается более прочная организация Киевского и Орловского земств, опиравшаяся на Московский народный банк. Земцы не ограничивались самоорганизацией и помощью кооперативного банка. Они пытались бороться с синдикатом при поддержке правительственных учреждений⁷⁰. Еще более определенно эта тенденция получила свое выражение в акциях некоторых предпринимательских и помещичьих организаций, направленных против „Продугля” и „Продаметы”, открыто обвинявшихся в организации топливного, чугунного и металлического голода⁷¹. Сразу же после образования „Продугля”, повысившего цены на уголь, казенные и частные железные дороги приняли решение приобрести уголь в первую очередь у тех предприятий, которые не вошли в синдикат. Такая линия продолжалась и в дальнейшем⁷². Против повысительных тенденций топливных монополий решительно высказывались потребители угля и нефти, упрекая их в искусственно созданном нефтяном и угольном голоде⁷³.

Особую остроту перед первой мировой войной получила борьба между монополистами промышленности и транспортными монополиями, которая все более перемещалась в сферу государственных органов. При этом активно использовались и „нейтральные” предпринимательские организации. Так, Совет

съезда горнопромышленников Юга России еще в 1906 г. обратился с ходатайством на имя председателя Совета министров, в котором указывалось на тяжелое положение с перевозкой топлива и металла и подчеркивалось, что „в настоящее время выяснился огромный недостаток в вагонах и паровозах по всей сети железных дорог, причем большинство имеющихся паровозов испорчено и негодно для тяги”⁷⁴. Железнодорожные монополии, несмотря на недостаток подвижного состава, сокращали заказы на паровозы и вагоны. В 1903 г. казенные дороги заказали 762 паровоза, а частные — 220, в 1904 г. — соответственно 1005 и 208, в 1905 г. — 1475 и 49, в 1906 г. — 656 и 44⁷⁵. В записке представителей машиностроительных заводов министру торговли и промышленности от 30 апреля 1911 г. утверждалось, что хотя „заказы частных железных дорог несколько увеличились за возникновением новых железнодорожных предприятий, но общее количество заказов на паровозы и вагоны (главным образом — товарные) с каждым годом резко уменьшается за сокращением казенных заказов”⁷⁶. Совет съезда неоднократно ходатайствовал перед Советом министров об обеспечении заводов заказами на паровозы и вагоны⁷⁷. Однако крупнейшие железнодорожные монополии, ограничивая заказы на паровозы и вагоны, начали расширять производство вагонов в железнодорожных мастерских и пытаться размещать заказы за границей, что вызвало новые ходатайства промышленников, которые требовали запретить дорогам строить вагоны для своих надобностей в собственных мастерских. В свою очередь они обусловили новые демарши объединенных частных железных дорог⁷⁸. Железнодорожные монополии все более высказывают свое недовольство политикой промышленных синдикатов, их „диктатом” и повышением цен на топливо, металлоизделия и подвижной состав. Стремление железнодорожных обществ противодействовать этим тенденциям приводило, как отмечалось, к попыткам не только совместно закупать уголь, но даже организовывать добычу угля и нефти и строительство металлургических предприятий. Железнодорожные магнаты настойчиво добивались осуществления своих проектов. В середине 1913 г. они обращаются в Министерство путей сообщения с проектом об утверждении „Положения об обществе для снабжения железных дорог минеральным топливом”. Без значительного промедления в Министерстве путей сообщения под председательством товарища министра П. С. Щукина создается особое Совецание для „обсуждения вопросов о праве частных железных дорог приобретать и эксплуатировать для своих нужд лесные дачи, каменноугольные копи, нефтяные месторождения”. В специальной комиссии отработывалась редакция положения об Обществе для снабжения железных дорог твердым минеральным топливом. Оно было одобрено и направлено на заключение другим ведомствам⁷⁹.

В это же время частными железными дорогами (в первую

очередь Владикавказской на Северном Кавказе) предпринимались попытки создания нефтяных промыслов. В совещании частных железных дорог разрабатывался также вопрос о строительстве металлургического завода, способного обеспечить хотя бы половину (5 млн. пуд.) заказов дорог на металлоизделия⁸⁰.

Понимая, что решение этих проблем невозможно без правительственной поддержки и без содействия представителей финансового капитала, руководители объединенных железных дорог все более настойчиво зондировали отношение их к подобным намерениям. В начале 1914 г. они, в частности, поручили В. Н. Печковскому, Н. Д. Байдаку и Л. Ф. Шухтину „переговорить с правительством и крупными банковскими учреждениями” по поводу проекта создания частными железными дорогами собственного металлургического завода⁸¹.

В свою очередь достаточно авторитетные торгово-промышленные круги весьма отрицательно оценивали активность железнодорожных магнатов. Они предупреждали об опасности поддержки их домогательств правящими верхами. Орган московских монополистических кругов, осуждая муссирование вопросов о „железном голоде” и „засилье синдикатов”, заявлял, что „подобная политика поведет к упадку нашей промышленности, на развитие которой затрачено так много средств, труда и энергии, прекратит приток финансов в тяжелую промышленность и вызовет потрясение всего нашего народного хозяйства”⁸².

Таким образом, краткая характеристика общих тенденций развития монополистических союзов в российской экономике начала XX в. свидетельствует о том, что они были не поверхностным явлением. Монополистические соглашения пронизывали не только всю экономическую, но в значительной степени и политическую жизнь страны, становясь существенным фактором обострения классовых противоречий. Упрочение их позиций было связано как с дальнейшим развитием частных коммерческих банков и финансовой олигархии при тесном переплетении банковского капитала с промышленным, так и с более глубоким проникновением магнатов финансового капитала в важнейшие сферы народного хозяйства, с укреплением их политического положения. Возрастание роли монополий в экономике страны все настоятельнее побуждало к определенному согласованию и регламентации взаимоотношений различных финансово-промышленных группировок. В известной степени некоторое „уравновешивание” их соперничества могло достигаться благодаря воздействию патронирующих банковских кругов. Такое сплочение (частично реализованное при создании Московского, Петербургского и других региональных обществ заводчиков и фабрикантов) объективно способствовало еще более чудовищной эксплуатации рабочего класса и ограблению всего трудового населения.

Вместе с тем успешное внедрение банков в торгово-промышленную жизнь в общем и целом не могло не обострять тре-

ния. Усиление экономической мощи монополистических союзов и развертывание ожесточенной борьбы между ними расширяли объективные потребности в государственном вмешательстве. Необходимо было „сбалансировать” запросы различных групп монополистов в соответствии с общегосударственными интересами обеспечения жизнедеятельности народного хозяйства России. Более отчетливо это проявлялось в тех отраслях экономики, которые были непосредственно связаны с удовлетворением общих потребностей (железные дороги, топливо и пр.). Особенности государственного развития на данном этапе не могли не придавать своеобразную окраску подобному вмешательству, связанному с вступлением страны в высшую стадию капитализма — империализм.

2. Укрепление позиций финансового капитала

Промышленный подъем последнего десятилетия XIX в. способствовал усиленному накоплению капитала и обусловил значительное укрепление экономических позиций крупнейших частных коммерческих банков России. С 1893 по 1900 г. основные капиталы акционерных коммерческих банков увеличились на $\frac{3}{4}$, а их активные операции и основные пассивы возросли вдвое⁸³. Значение частных коммерческих банков в конце XIX в. следующим образом характеризовалось в специальной записке, подготовленной Государственным банком: „Акционерные коммерческие банки благодаря своей организации, отзывчивости к явлениям экономической жизни страны, быстроте оборотов и по многим другим немаловажным причинам... заняли у нас в кругу себе подобных первое место, забрав в свои руки едва ли не более $\frac{3}{4}$ всего дела, которое ведется частными кредитными учреждениями, и оттеснив общества взаимного кредита и городские общественные банки, за весьма редким исключением, на задний план. Так что, не боясь ошибки, можно на основании деятельности одних акционерных банков судить об общем ходе частнобанковских дел в России. За последние же годы они особенно расширились и с успехом уже конкурируют с Государственным банком, а по главнейшим операциям даже оставляют его далеко за собой”⁸⁴.

Размах коммерческих операций частных коммерческих банков становился настолько значительным, что даже в чиновничьей среде появляются предложения изменить характер операций Государственного банка и обеспечить переход его к роли, так сказать, „банка банкиров”. При этом прямой учет векселей предполагалось ограничить, а переучет развивать все сильнее. В этом усматривались пути усиления позиций Государственного банка, расширения его воздействия на частные банки⁸⁵. Возможности же расширения воздействия частных банков на народное хозяй-

ство и на Государственный банк при такой перестройке финансовой системы все же явно недооценивались.

Несмотря на формальные препятствия в виде серьезных ограничений соответствующих статей уставов, частные коммерческие банки усиленно стремились еще в конце XIX в. в сферу финансирования промышленных предприятий, используя накопленные ими резервы вкладов. В докладе Совета съездов представителей промышленности и торговли много лет спустя отмечалось: „Лишь с начала 90-х годов наша промышленность и организация промышленного кредита стали привлекать к себе внимание наших коммерческих банков, и почти ни один из них не удержался от помещения более или менее значительной части своих оборотных средств в промышленные предприятия в той или иной форме”⁸⁶. При сравнительной ограниченности собственных капиталов, опираясь на притекавшие к ним краткосрочные средства, банки создают в эти годы систему выдачи огромных ссуд под дивидендные бумаги⁸⁷.

По данным В. И. Бовыкина, около половины суммы прироста капиталов тяжелой промышленности за 1893—1900 гг. было мобилизовано усилиями русских банков. Неизбежным последствием этого процесса явилось оседание ценных бумаг промышленных предприятий в сейфах банков, что означало установление между банками и промышленными предприятиями прочных отношений взаимозависимости. Происходит процесс сращения банков с промышленностью. Если в начале 90-х годов отношения банков и промышленных предприятий имели эпизодический, случайный характер, то во второй половине десятилетия наблюдается переход к руководству учредительско-эмиссионными операциями, постепенно вырабатывается целенаправленная политика финансирования промышленности⁸⁸.

Следует заметить, что Государственный банк при этом пытался проводить свою линию. В упоминавшейся выше записке о деятельности частных коммерческих банков признается: „В то время как в общем они развивали займы под процентные бумаги в ущерб вексельной форме, эта последняя сохранила за собой первое место в позаймствованиях из Государственного банка благодаря мерам, направленным к стеснению банков пользованием кредитами под процентные бумаги, как, например, ограничение размера сих кредитов, назначения по ним более высокого процента... Почти все 15 лет (с 1883 г. — В. Л.) прошли в борьбе Государственного банка с частными банками из-за форм пользования кредитами, и, надо сказать, банкам удавалось-таки иногда доводить позаймствования в своей излюбленной форме до больших размеров”⁸⁹.

Процесс утверждения банков в промышленности и слияния банковского капитала с промышленным ускорял монополизацию производства. Так, в результате соглашения зарубежных и российских банковских кругов при активном участии Петер-

бургского международного банка были заложены основы монополизации электротехнической промышленности, создавшие почву для образования перед первой мировой войной электропромышленного концерна, контролировавшего важнейшие отрасли в электротехнике⁹⁰.

Развитие системы участия сопровождалось усилением концентрации банковского капитала. Учредительно-эмиссионные операции осуществлялись обычно группами банков, что закладывало основу для возникновения между ними связей нового типа. Постепенно они начинают приобретать стабильный и устойчивый характер. Совместное финансирование промышленности к концу 90-х годов приводит к более тесному сближению Русского для внешней торговли банка, Петербургского международного, Петербургского учетного и ссудного и Русского торгово-промышленного банков, хотя они еще и не образовали достаточно сплоченной группы. Тем не менее сфера интересов Петербургского международного банка, в частности, сложилась уже в эти годы, что в дальнейшем явилось базой для формирования одной из крупнейших финансово-монополистических группировок в стране⁹¹.

В годы промышленного подъема конца XIX в. российские акционерные коммерческие банки сделали первые шаги в направлении превращения во „всесильных монополистов“. Они как бы готовились к той новой роли, которую в начале XX в. стали успешно исполнять. В России на рубеже двух столетий уже сложились отдельные элементы финансового капитала⁹². Значительно расширяются также операции частных коммерческих банков с ценными бумагами, гарантированными правительством. На январь 1900 г. операции с гарантированными бумагами составляли 169,9 млн. руб., в том числе бумаги на сумму 75,2 млн. руб. являлись собственностью банков⁹³.

Намечается тенденция к укреплению связей банков с железными дорогами. При их поддержке в 90-х годах прошлого столетия происходил процесс концентрации частного железнодорожного дела и складывания крупнейших железнодорожных монополий. Заправилами банков занимают ответственные посты в правлениях крупных железнодорожных обществ. В состав правления общества Юго-Восточных железных дорог вошел член правления Русского для внешней торговли банка Е. Э. Картавец, директором Московско-Виндаво-Рыбинской дороги становится руководителем Петербургского учетного и ссудного банка Я. И. Утин и т. д. В свою очередь железнодорожные дельцы появлялись в органах крупных коммерческих банков. Так, председатель правления Московско-Киевско-Воронежской дороги Н. Л. Марков становится председателем совета Волжско-Камского банка. В состав совета этого же банка вошел также председатель правления общества Грязе-Царицынской дороги Н. О. Кульжинский⁹⁴.

Выкуп частных железных дорог в казну в 90-х годах осуществлялся с учетом интересов крупных петербургских и московских банков, участвовавших в синдикате для скупки акций намеченных к выкупу железных дорог. В этих операциях наряду с зарубежными финансистами действовали Русский для внешней торговли, Петербургский учетный и ссудный, Петербургский международный, Московский купеческий и другие российские банки. Под давлением банковских воротил за акции Главного общества российских железных дорог было выплачено, в частности, сверх нормальной оценки свыше 21 млн. руб. золотом⁹⁵. Вся выкупная операция способствовала обогащению и укреплению экономических позиций крупнейших российских акционерных коммерческих банков.

Очень прочные связи у акционерных коммерческих банков имелись с акционерными земельными банками. Так, А. К. Алчевский в 90-х годах не только одновременно владел харьковскими торговым и земельным банками, но и проявлял большой интерес к предприятиям горнозаводской промышленности. Одним из заправил Комитета съездов представителей учреждений русского земельного кредита был Л. С. Поляков — руководитель Московского и Ярославско-Костромского земельных банков, одновременно возглавлявший созданные им Орловский коммерческий, Южнорусский промышленный, Рязанский торговый (позже реорганизован в Московский международный) банки, которые активно занимались эмиссионно-учредительскими операциями⁹⁶. Опираясь на свои финансовые связи и поддержку царских чиновников, руководители земельных банков произвольно хозяйничали в своих учреждениях, часто пренебрегая интересами мелких акционеров⁹⁷.

В XX в. значение и роль частных коммерческих банков в экономической жизни России неуклонно возрастали. Об этом наглядно свидетельствуют цифры, характеризующие масштабы их операций. Если на 1 января 1900 г. 39 коммерческих банков с капиталом 275,2 млн. руб. имели 242 отделения, то на 1 января 1908 г. у 35 банков собственные капиталы составили 311,2 млн. руб., а число отделений достигло 363. К 1 января 1914 г. 47 коммерческих учреждений сосредоточили уже 836,5 млн. руб. капитала и свои операции развертывали через 743 отделения. Увеличились также вклады и текущие счета: в 1900 г. они составляли 547,9 млн. руб., в 1908 г. — 818,1 млн. руб., а в начале 1914 г. — 2 539,0 млн. руб. Учетная операция достигала соответственно этим годам 406,4, 612,4 и 1 546,5 млн. руб., ссуды под процентные бумаги — 274,5, 286,2 и 998,0 млн. руб., ссуды под товар и под документы на товар — 34,4, 99,3 и 319,0 млн. руб., ссуды под векселя — 19,0, 74,4 и 298,4 млн. руб. Резко возрастают учетно-ссудные операции в целом. В 1900 г. они составили 734,3 млн. руб., в 1908 г. — 1 072,3 млн. руб., а в 1914 г. — 3 161,9 млн. руб. Общий баланс банков увеличился с 1 380,2

млн. руб. в 1900 г. до 2 007,3 млн. руб. в 1908 г. и 6 233,0 млн. руб. в 1914 г.⁹⁸ Сами руководители организации банков достаточно ясно определяли их место в экономической жизни страны. Они утверждали, что „частный кредит есть основа современного народного хозяйства; вне его немыслимо развитие производительных сил страны. Современный хозяйственный строй основан всецело на кредитной базе... В акционерных коммерческих банках сосредоточивается кредитная сила, которая по существу своему есть главнейшая, соответствующая условиям современного экономического строя форма возможной организации разрозненных и потому бессильных частиц капитала в мощный производительный капитал”⁹⁹.

Экономический кризис 1900–1903 гг. приостановил активные операции банков по финансированию промышленности. „Лишь с 1909 г., — отмечается в докладе Совета съездов представителей промышленности и торговли, — когда стали явственно намечаться признаки новой эры развития производительных сил России, наши коммерческие банки снова энергично вступили на путь промышленного кредита, руководствуясь в этот раз вполне сознательно примером немецких акционерных банков, которые сумели надлежащим образом способствовать развитию промышленности”¹⁰⁰. Поощряя тенденции к расширению операций банков в сфере промышленного предпринимательства, орган Совета съездов стремился дать теоретическое обоснование их посягательствам устанавливать контроль за деятельностью патронируемых предприятий. В одной из статей журнала, опять-таки со ссылкой на опыт германских банков, утверждалось: „Банк может уделять широкий кредит на оборотные средства только в случае предоставления ему столь же широкого контроля над кредитуемым предприятием”. Далее в целях успешной финансовой организации промышленности предлагалось осуществлять ее „при посредстве сгруппированных частных коммерческих акционерных банков”¹⁰¹. Именно такой план финансирования промышленности и начинал последовательно осуществляться крупнейшими банками на грани первых десятилетий XX в.

Благодаря развитию финансовых и промышленных операций российских коммерческих банков емкость российского рынка капиталов значительно возрастает. В 1904–1913 гг. было размещено русских ценностей в России на 6 702,2 млн. руб. и за границей — на 3 235,7 млн. руб. „Русскому денежному рынку, — утверждали руководители частных коммерческих банков в 1917 г., — удалось переварить это огромное количество ценных сумм главным образом благодаря операциям коммерческих банков. Продвинуть всю эту массу в публику, собрать разрозненные денежные сбережения и приноровить их к хозяйственным запросам страны абсолютно не было бы возможно без помощи банков”¹⁰².

Укрепление роли и значения частных коммерческих банков в экономической жизни все настоятельнее требовало от них консолидированных выступлений на рынке капиталов, проведения сбалансированных единых действий как по отношению к торговым, промышленным и транспортным предприятиям, так и к государственным финансовым органам. Комитет съездов представителей акционерных коммерческих банков, созданный еще в середине 70-х годов XIX в., несмотря на попытки банковских воротил оживить его деятельность после второго съезда, состоявшегося в апреле 1903 г., совершенно не удовлетворял финансовые круги. „Банковская жизнь, — по их признанию, — шла вне Комитета, и помимо него происходил рост и постепенное развитие русского банковского дела”¹⁰³. В условиях затянувшейся депрессии в промышленности все с большей остротой возникала потребность согласованных выступлений банков по различным вопросам их практической деятельности. Объединительные тенденции определенную реализацию получили в частных собраниях представителей акционерных коммерческих банков, эпизодически собиравшихся в помещении Петербургского учетного и ссудного банка под председательством Я. И. Утина. На этих собраниях обсуждались текущие вопросы, представлявшие интерес для всех банков. С этими собраниями, видимо, была связана деятельность бюро юрисконсультов, возникшего в начале 1908 г. и превратившегося в коллективного юрисконсульта для всех частных коммерческих банков¹⁰⁴.

Обострение конкуренции в конечном счете обусловило дальнейшую консолидацию крупнейших в России банков коммерческого кредита. К 1910 г. усиливается их стремление привлечь как можно большее количество ссудных средств. Дело дошло до того, что банки „учитывали векселя из процента низшего, чем они сами платили по вкладам”. Это побудило их сначала к частному соглашению, заключенному между петербургскими учреждениями коммерческого кредита относительно максимума процента, платимого по вновь открываемым текущим счетам, а затем к оформлению более прочного соглашения. По инициативе банков Министерство финансов в августе—сентябре 1910 г. проводит совещание их представителей „с целью установления однообразных ставок по вкладам и текущим счетам”. В журнале „Промышленность и торговля” определенно указывалось, что „нельзя приписывать достигнутое соглашение банков воздействию Министерства финансов”¹⁰⁵. В соглашении первоначально приняли участие Азовско-Донской, Варшавский, Волжско-Камский, Русский для внешней торговли, Русский торгово-промышленный, Русско-Китайский, Петербургский международный, Петербургский учетный и ссудный, Петербургский частный, Сибирский, Северный, Московский купеческий, Московский торговый, Московский учетный и Соединенный банки, Петербургское и Московское купеческие общества взаимного кредита. В даль-

нейшем к соглашению привлекаются вновь учрежденные банки (Московский, Русско-Азиатский и др.)¹⁰⁶. В соответствии с достигнутыми соглашениями по всем вновь открываемым счетам (простым, условным и корреспондентским) в Петербурге и Москве с 1 сентября, а в провинции с 1 ноября 1910 г. вкладчикам выплачивалось 3%. При этом допускалось увеличение до 4% для вновь открываемых привилегированных счетов. Участники соглашения обязались также уплачивать проценты по вкладам не более двух раз в год и не вперед, а лишь по наступлении срока. Для урегулирования недоразумений, возникающих при выполнении соглашения, был избран специальный представитель — директор Волжско-Камского банка П. Л. Барк, к которому направлялись все заявления и жалобы. Расследование производилось либо им самим, либо поручалось заместителю. Производилось оно с привлечением двух участников соглашения по очереди. Результаты расследования докладывались ближайшему совещанию всех участников соглашения. Соглашение подлежало пересмотру весной и осенью каждого года или по заявлению трех и более его участников¹⁰⁷. Несмотря на отдельные случаи нарушения соглашения и некоторый ущерб, наносимый периферийными банками, выразившийся в незначительном отливе вкладов, все участники признали несомненную его пользу и ежегодно продлевали (вплоть до 1914 г.), изменяя лишь некоторые условия. Стремясь стабилизировать соглашение, организаторы даже ввели штрафы за его нарушение. Они были установлены в размере не свыше 5% суммы вкладов, по которым было нарушено соглашение, и в пределах 5 тыс. руб.¹⁰⁸ Воздействие на аутсайдеров ограничивалось привлечением их к соглашению. Других конкретных мер совещание предложить не могло. Попытки опереться в борьбе против них на Министерство финансов не дали сколько-нибудь заметных результатов. Царские чиновники, по всей видимости, не стремились побуждать провинциальные банки войти в соглашение. Некоторые более значительные банки примкнули к соглашению обычным путем. Практика же деятельности соглашения убедительно показывала, что для него большую опасность представляла не утечка вкладов к аутсайдерам, а соперничество участников, что, в частности, выражалось в нарушении согласованных условий.

Картелирование пассивных операций самых значительных в стране акционерных коммерческих банков отражало лишь одну из сторон складывания российского финансового капитала. Оно дополнялось концентрацией банковского капитала и превращением крупнейших банков в банковские монополии, между которыми устанавливались все более тесные связи, приводившие к возникновению более прочных банковских группировок. В 1912 г. 22 наиболее значительных коммерческих банка (из 47) имели акционерный капитал 513,5 млн. руб., что составляло 89,3% общей его суммы. Самые значительные петербургские

банки (Русско-Азиатский, Азовско-Донской, Русский для внешней торговли, Петербургский международный, Русский торгово-промышленный) перед войной представляли собой типичные банковские монополии, игравшие решающую роль в системе российского финансового капитала¹⁰⁹. Сотрудничество между некоторыми из них укреплялось. В конце 1912 г. в периодической печати даже был зафиксирован факт создания достаточно прочных банковских группировок, которые объединялись устойчивой общностью интересов. Под руководством Русско-Азиатского банка сложилась группа в составе Петербургского частного и Русского торгово-промышленного банков. В другую группу вошли Петербургский международный, Русский для внешней торговли, Азовско-Донской, Петербургский учетный и ссудный, Петербургский торговый и коммерческий, банк „И. В. Юнкер и К^о”. Процесс концентрации банковского капитала выразался и во временных объединениях банков первой и второй групп для осуществления тех или иных конкретных финансовых комбинаций¹¹⁰.

Крупнейшие коммерческие банки еще в конце XIX в. начали расширять финансирование промышленности и стали устанавливать контроль над отдельными предприятиями. По данным Е. Л. Грановского, известно 96 случаев сращивания предприятий тяжелой промышленности с банками¹¹¹. В XX в. это явление становится типичным и в годы предвоенного промышленного подъема получает очень широкое распространение. В результате интенсивного сращивания банковского капитала с промышленным финансовая олигархия контролирует не только крупнейшие предприятия, но и важнейшие монополистические союзы ведущих отраслей производства. Русско-Азиатский банк, и его руководители в частности, свое влияние, хотя и в разной степени, распространили на 163 акционерные компании с капиталом в 950 млн. руб.¹¹² Было бы ошибкой связывать все эти предприятия с концерном или корпорацией банка, но наиболее значительные акционерные компании имели с банком теснейшие контакты. Представители восьми важнейших петербургских банков имели в 1917 г. 586 мест в правлениях крупных акционерных компаний¹¹³.

Процесс сращивания банковского капитала с промышленным способствовал, как известно, развитию в России тенденций к образованию монополистических объединений типа трестов и концернов¹¹⁴.

В начале XX в. все частное железнодорожное строительство и крупнейшие действующие железнодорожные общества также находились под контролем банковских монополий. Контрольный пакет акций Юго-Восточных железных дорог, принадлежавший в начале века Петербургскому международному банку, позже перешел в руки Русско-Азиатского и Петербургского частного коммерческого банков¹¹⁵. Московско-Виндаво-Рыбинская дорога опекалась Петербургским международным и Петер-

бургским учетным и ссудным банками. Русско-Азиатский банк устанавливал все более тесные связи с Московско-Казанской и Московско-Киевско-Воронежской железными дорогами. Контроль банка над правлением Московско-Казанской дороги был установлен, в частности, в результате приобретения акций из ликвидируемого состояния Г. Г. Солодовникова после длительного судебного процесса в связи с тяжбой его наследников¹¹⁶. На остальных железнодорожных предприятиях также занимали ключевые позиции представители Петербургского коммерческого, Азовско-Донского, Сибирского и других крупнейших банков России¹¹⁷.

Особую активность в частном железнодорожном строительстве перед первой мировой войной проявляли Русско-Азиатский и Петербургский международный банки, которые, как правило, выступали в тесном контакте. Они руководили эмиссионными операциями, вызванными строительством новых и расширением старых дорог. Председатель правления Русско-Азиатского банка А. И. Путилов являлся учредителем в пяти железнодорожных обществах, а председатель правления Петербургского международного банка — в четырех¹¹⁸. Русско-Азиатский банк и дружественные ему частные кредитные учреждения контролировали Ачинск-Минусинскую, Западно-Уральскую, Кахетинскую, Семиречинскую, Троицкую, Северо-Восточно-Уральскую и Черноморскую железные дороги¹¹⁹. Возрастание роли российского финансового капитала в железнодорожном строительстве выразилось и в том, что реализация облигационных займов железнодорожных обществ специально для этого создаваемыми банковскими консорциумами перед войной производилась уже в значительной степени не только на английском и французском денежных рынках, но и непосредственно в России¹²⁰.

Замедленное развитие промышленности в 1900—1909 гг. стимулировало особый интерес крупнейших коммерческих банков к сфере торговли. Они развили комиссионные операции до такой степени, что стали фактически выступать самостоятельной силой, подчинявшей и организовывавшей торговый капитал в соответствии со своими целями и задачами¹²¹. Их контролю все более подчинялась торговля сахаром. Постепенно и успешно внедрялись в сахарное производство, коммерческие банки занимали руководящие позиции в союзах сахарозаводчиков. Еще в 1900 г. на совещании, созванном в Министерстве финансов, царские чиновники поставили перед сахарозаводчиками вопрос: „Не являются ли во многих случаях кредитные учреждения и распорядителями предприятий, а с другой стороны, не ведут ли кредитные учреждения негласно торговлю сахаром?“ Как ни стремились представители Всероссийского общества сахарозаводчиков (Н. В. Монахов, А. А. Бобринский) уйти от прямого ответа, утверждая, что в таких слухах „много легендарного“, они вынуждены были, оговорившись о своей „некомпетентности“,

все же признать, что „некоторые заводы находятся в зависимости от банков как кредитных предприятий”, и сетовали на высокие, достигавшие 10—11% ставки за получаемый от банков кредит¹²².

В результате этого процесса перед первой мировой войной в монополистических союзах сахарозаводчиков (соглашениях пещочных и рафинадных заводов) наметилось перераспределение сил: в них возрастает роль представителей крупнейших петербургских банков, утвердившихся в важнейших предприятиях сахарной промышленности и начинавших их объединять в группы трестовского типа. Особенно успешно в этом направлении действовали Русский для внешней торговли и Русско-Азиатский банки¹²³.

Усиливался интерес банков и к хлебной торговле. В 1900 г. они выдали ссуд под залог хлеба на сумму 137,8 млн. руб., в 1901 г. — на сумму 140,5 млн. руб.¹²⁴ Неуклонное укрепление их позиций превращало „местных хлебных торговцев в комисионеров банков”, что вызывало недовольство некоторых старых торговых фирм, потесненных на рынке¹²⁵.

К 1911 г. позиции частных коммерческих банков в хлебной торговле настолько окрепли, что без них Государственный банк не мог уже эффективно проводить свою политику поддержки сельских хозяев. Для обсуждения мер к поощрению экспорта руководители банка созывали специальные совещания их представителей. Не менее показательно и то, что частные коммерческие банки уклонились от прямого активного участия в этом деле, отказавшись одобрить некоторые меры, намеченные царскими чиновниками (понижение процента по ссудам под залог хлеба). Они признали невозможным принимать какие-либо меры „при настоящем положении вещей, сверх уже принятых Государственным банком”¹²⁶.

Важным элементом укрепления позиций финансового капитала в России являлось дальнейшее расширение воздействия частных коммерческих банков на акционерные земельные банки. В период империализма последние все более попадали в зависимость от крупнейших частных коммерческих учреждений. Московский и Ярославский земельные банки в самом начале века по-прежнему возглавлялись семейством Поляковых, опиравшимся на Соединенный банк, хотя в этих учреждениях все более возрастала роль других финансовых группировок. Харьковский земельный банк в 1901 г. перешел в руки Рябушинских, опиравшихся на собственное банкирское дело, реорганизованное в 1912 г. в Московский банк. Особенно основательно в сфере ипотечного кредита укрепились Петербургский международный и Азовско-Донской банки. Председатель правления Петербургского международного банка С. С. Хрулев возглавил правление Полтавского земельного банка, а председатель правления Киевского банка П. К. Скорделли был членом совета Международного банка. Председатель правления Нижегородского земельного

банка П. Г. Солодовников являлся членом советов как Петербургского международного, так и Азовско-Донского банков. Значительный пакет акций Петербургско-Тульского земельного банка находился в портфелях Азовско-Донского, Волжско-Камского и Сибирского банков. В Московском земельном банке участвовали Азовско-Донской и Соединенный банки, коммерческий банк „И. В. Юнкер и Ко”, банкирский дом Джамгаровых. Перед войной в этом банке другие финансовые группы оттеснили Поляковых. Акции Донского земельного банка имелись в Азовско-Донском, Русском для внешней торговли и в других банках. В руководящем органе земельных банков — Комитете съездов представителей учреждений русского земельного кредита представителям финансовой олигархии (А. И. и И. Л. Поляковы, П. К. Скорделли, С. С. Хрулев и др.) принадлежала ведущая роль¹²⁷.

В XX в. монополистические черты деятельности организации акционерных земельных банков обнаружались еще более определенно. Даже в официальном издании подчеркивалось, что стабильная и высокая доходность частных ипотечных банков является „следствием того фактора, необходимость в котором неоднократно отмечалась при изучении финансового положения наших промышленных предприятий”. Сущность его определялась в фиксировании норм поступлений и в территориальном разграничении деятельности тех или иных земельных банков. Такие благоприятные условия в этой сфере созданы еще лет 30—40 назад. „Эти условия принято называть синдицированием”¹²⁸.

Акционерные земельные банки продолжали интенсивно развешивать свои операции. В 1907—1914 гг. объем выданных ими долгосрочных ссуд вырос на 47% и составил к 1 января 1915 г. 925,8 млн. руб. Из казенных банков лишь Крестьянский, деятельность которого была связана с проведением Столыпинской аграрной реформы, более успешно расширял свои операции. Прочие казенные ипотечные учреждения (например, Дворянский банк) развивали свои операции значительно медленнее¹²⁹.

Участие в акционерных земельных банках обеспечивало коммерческим банкам выгодное помещение капитала, гарантирующее стабильные и достаточно высокие прибыли (в 1904—1913 гг. они колебались в среднем в пределах от 11,2 до 16,8%). Финансовые резервы ипотечных банков неуклонно увеличивались. Государственные и гарантированные правительством ценные бумаги в портфелях частных земельных банков составили в 1914 г. 118,1 млн. руб. (в 1904 г. — 82,4 млн. руб.)¹³⁰. Однако руководители акционерных земельных банков были весьма обеспокоены финансовым положением собственных предприятий. Тревога эта обуславливалась понижением стоимости в начале XX в. ценных бумаг земельных банков. Так, в 1904 г. каждый банк потерял на понижении курса по нескольку сотен тысяч руб. В 1905 г., несмотря на предпринимавшиеся правительством

и финансистами меры к восстановлению стоимости портфелей ценных бумаг банков, под воздействием нарастающего крестьянского движения процесс этот усилился. В результате ипотечные банки потеряли в 1906 г. около 30% покупной стоимости государственных и гарантированных правительством бумаг, что составило около 16 млн. руб. Представители банков с тревогой фиксировали тот факт, что биржевая стоимость портфелей ценных бумаг ипотечных банков по основному и запасному капиталам составляла всего 63 млн. руб., т. е. около 1/16 суммы всех выпущенных в обращение закладных листов (983 752 млн. руб.). В случае продолжения „смуты” и дальнейшего падения курса ценных бумаг они ожидали полной катастрофы ипотечно-кредита¹³¹.

Стремясь укрепить свое финансовое положение, акционерные земельные банки особенно активно стали расширять операции с городским недвижимым имуществом. Но подобная ориентация неизбежно влекла сокращение кредитов сельским хозяйствам, а это не отвечало интересам правящих верхов, которые и выразили свое недовольство такими операциями.

Сфера действия финансового капитала в XX в. распространяется и на кооперативное дело. Естественно, что в дореволюционной России организация и деятельность кооперативов предопределялись развитием капиталистического хозяйства. В Сибири, в частности, с кооперацией были связаны „переход к крупному капиталистическому производству”, развитие капиталистического кредита и установление господства крупного капитала¹³². Несмотря на увеличение государственных ссуд кредитным и ссудосберегательным товариществам¹³³, все острее ощущалась необходимость развертывания частного коммерческого кредита как для отдельных кооперативов, так и для их центров. Объединение кооперативов в региональные центры (Комитет о сельских ссудосберегательных и промышленных товариществах при Московском обществе сельского хозяйства, Московский союз потребительских обществ и др.) обостряло эту потребность. Поэтому еще в 1908 г. были выработаны первые проекты устава кооперативного банка в Москве. Однако утверждение их сильно затягивалось¹³⁴. Первым по времени образования стал Центральный банк обществ взаимного кредита в Петербурге, возникший в 1909 г. и объединивший к 1914 г. 650 обществ взаимного кредита, часть которых возникла по его инициативе и при его поддержке. Устав Московского народного банка был утвержден лишь в 1912 г. и составлен по образцу устава Банка кооперативных товариществ в Варшаве, действовавшего с 1910 г. Деятельность этих банков, принявших акционерную форму, была весьма разносторонней. Успешность ее в значительной степени объяснялась тем, что кооперативные банки получили право приема частных вкладов и кредитования частных лиц. Если в Московском народном банке основной капитал преимущественно составляли

средства кооперативных учреждений (839 тыс. из 1 млн.), то вклады частных лиц на 1 января 1914 г. достигли 1 383 тыс. руб., а кооперативов — лишь 880 тыс. руб.¹³⁵

Деятельность кооперативных банков в немалой степени способствовала развитию сельскохозяйственной кооперации, созданию и развитию кооперативных союзов, монополизировавших сбыт сливочного масла. Союз сибирских маслодельных артелей, объединявший в мае 1913 г. 577 кооперативов, закупил в 1912 г. 477 тыс. пудов сливочного масла на 6 млн. руб.; его отделения имелись не только в Петропавловске, Челябинске, Барнауле, Бийске, Виндаве, но и в Берлине и Лондоне. Приуральский союз маслодельных артелей, включавший в 1913 г. 175 кооперативов, за 9 месяцев года продал масла более 190 тыс. пудов на сумму свыше 2,5 млн. руб. Коммерческий отдел Вологодского общества сельского хозяйства в 1913 г. объединял 255 кооперативных организаций (в том числе 148 маслодельных артелей); обороты отдела по продаже масла достигли 1,1 млн. руб., а обороты с товарами потребления, закупаемыми для членов кооперативов, — 340 тыс. руб.¹³⁶

Успешная деятельность первых кооперативных банков, возрастание потребности развивающегося кооперативного движения в кредите привели перед первой мировой войной к появлению проектов создания еще трех кооперативных банков. Это заставило Министерство финансов в мае 1914 г. войти в Совет министров с запросом о разработке „на будущее время общих директив по вопросу о разрешении учреждений означенного типа”, предназначенных для кредитования кооперативов¹³⁷. Но позицию Министерства финансов не разделяли другие ведомства (Министерство внутренних дел, Главное управление землеустройства и земледелия и др.), по мнению которых нужно было ввести в положение о кооперативных банках новые ограничительные статьи.

Деятельность крупнейшего из кооперативных банков — Московского народного все более вела к сближению с крупнейшими коммерческими банками России и организациями финансового капитала. Используя эти крепнувшие связи, он стремился проводить в кооперативном движении свою линию, не совпадающую с целями правительства. Это, видимо, и послужило главной причиной противодействия правительства созданию новых кооперативных банков. Ни один из них так и не был разрешен вплоть до Февральской буржуазно-демократической революции¹³⁸.

Возрастание роли частных коммерческих банков выражалось и в том, что их синдикатские соглашения становились непременным условием поддержки курса закладных листов земельных банков. Без их участия Государственный банк не мог уже обеспечить более или менее нормальный курс ценных бумаг, выпущенных ипотечными банками, все более наводнявшими российский денежный рынок. Не меньшее значение имела дея-

тельность частных коммерческих банков по поддержанию курса российских государственных ценных бумаг на зарубежных рынках. Так, синдикат российских банков, возглавлявшийся Петербургским международным банком, в составе Петербургского учетного и ссудного, Русского для внешней торговли, Волжско-Камского и Русско-Азиатского банков получил в 1912–1913 гг. от Особенной канцелярии по кредитной части Министерства финансов кредит от 100 до 200 млн. фр. под обеспечение закупаемых за границей русских государственных процентных бумаг. Каждый из банков участвовал в размере 1/5 части. Передаваемые банкам валютные резервы переводились на один счет в правление Международного банка и в его парижское отделение¹³⁹.

Таким образом, в 1909–1914 гг. деятельность крупнейших российских коммерческих банков неуклонно приобретает все больший размах. Объем их операций многократно увеличивается. Они постепенно расширялись, и в сферу их влияния попадают различные отрасли народного хозяйства, ранее слабо охваченные или почти не затронутые влиянием кредитных учреждений. В тех же отраслях, которые и ранее были тесно связаны с банковским капиталом (промышленность, железные дороги, ипотечный кредит, торговля продовольствием и пр.), частные коммерческие учреждения окончательно закрепляются на ключевых позициях. Подчинив крупнейшие предприятия, они создавали и обеспечивали монополистические соглашения, задавали тон в общероссийских и отраслевых предпринимательских организациях. Консолидация усилий крупнейших банков, согласовывавших свою деятельность в сфере пассивных операций и все чаще объединявшихся в целях успешного осуществления различных грюндерских комбинаций, превращала их в решающий фактор всей экономической жизни страны. С этим все в большей и большей степени должен был считаться и Государственный банк, в известной степени остававшийся стержнем финансовой системы самодержавия.

Развитие монополистических объединений и финансового капитала начала XX в. сопровождалось вызреванием тенденций к проведению самостоятельной линии экономической политики и более целеустремленному использованию тех или иных звеньев государственного аппарата. Все отчетливее ощущая свои крепнущие силы, они стремились расширить базу для их дальнейшего наращивания, создать оптимальные условия для проникновения во все поры хозяйственного организма страны, перебороть традиционное казенное попечительство и опеку.

Укрепление промышленных монополистических союзов, усиление железнодорожных и банковских монополий уже само по себе, даже без каких-либо последовательных шагов магнатов

финансов, промышленности и торговли, было чревато возрастанием их собственного активного воздействия на государственный аппарат в целях более полного использования его потенциала для получения максимальной прибыли, для борьбы с нарастающим рабочим движением. Закономерности экономического развития капиталистического общества на высшей его стадии, ожесточенная погоня за монопольно-высокой прибылью неизбежно подталкивали борющиеся группы к регулярным и более целеустремленным контактам с различными звеньями государственных органов, которые они пытались использовать не только для обеспечения своих узкокорыстных интересов, но и в ущерб соперникам. Поскольку конкретные требования отдельных монополистических группировок расходились, то такая ситуация в свою очередь открывала перед ведомствами все более широкие возможности выступать в качестве третьей стороны, претендующего на выражение общегосударственных интересов. А подобные поползновения в свою очередь стимулировали стремление монополистов к более последовательному и настойчивому воздействию на государственный аппарат. Переkreщение и взаимодействие отмеченных тенденций создавало достаточно сложный узел взаимоотношений, что еще более усугублялось вследствие воздействия на правительство привилегированной касты дворян-помещиков. Выступая в качестве главного соперника монополий и банков, они по-прежнему решительно претендовали на всевозможные льготы и привилегии из средств казны, получаемых государством за счет ограбления всего трудового населения. Противодействие их выражалось не только в „антисиндикатской” кампании, развернутой в прессе и Думе, но и в активном осуществлении и поддержке тех или иных контрсиндикатских акций. Этот наиболее опасный соперник монополистического капитала имел достаточно сильное влияние в высших сферах¹⁴⁰. Дворяне-помещики воздействовали не только на политику, но и на практические шаги правительства по отношению к монополистическим союзам и частным коммерческим банкам. В связи с этим первые устойчивые государственно-монополистические органы неминуемо приобретали некоторые специфические черты. Для того чтобы определить истоки и особенности развития государственно-монополистических тенденций в России XX в., следует рассмотреть попытки расширения казенного хозяйства и оценить природу вмешательства государства в экономическую жизнь в интересах казны и помещиков-землевладельцев.

1. Попытки расширения казенного хозяйства

Ослабление самодержавия, значительное укрепление крупного капитала в начале XX в., возрастание мощи частных коммерческих банков, распространение, развитие и превращение монополистических союзов в одну из основ всей хозяйственной жизни России начинают изменять отношение капиталистов к традиционным принципам вмешательства государства в сферу экономики. Крупная буржуазия прочно встала на ноги, и ее все больше тяготили сложившиеся в XIX в. формы государственной опеки и чиновничье-бюрократических регламентаций. Вмешательство государства в экономическую жизнь России магнаты капиталистического производства в целом направляли в соответствии со своими интересами. Однако деятельность частных коммерческих банков, монополистических союзов, предпринимательских объединений в определенной мере сдерживалась, ограничивалась бюрократическим аппаратом, который усвоил устойчивые представления о решающей роли административных волюнтаристских решений в хозяйственной жизни страны.

В ведущих капиталистических странах Европы, как и в России, в ряде важнейших отраслей народного хозяйства (железнодорожное дело, военная промышленность, кредитная система и пр.) наряду с частным значительное распространение имело государственное предпринимательство, особенно в странах (Германия, Бельгия и др.), где железные дороги почти полностью стали казенными. В некоторых отраслях промышленного производства, в первую очередь связанных с интересами фиска (винокурная, табачная, сахарная, спичечная промышленность и др.), складываются различные формы государственного вмешательства, в конечном счете осуществлявшиеся в интересах крупного капитала.

В царской России пережитки феодально-крепостнических отношений придавали этим явлениям весьма своеобразную окраску. Природа государственной власти здесь не была еще буржуазной. Ее феодальный по своей классовой сущности характер определял направление государственного вмешательства в экономическую жизнь страны и в известной мере ограничивал притязания монополий, стремившихся подчинить своему влиянию определенные звенья государственного аппарата. В то же время развитие монополий и укрепление позиций финансового капитала в начале XX в. расширяло возможности крупной буржуазии для более последовательного и регулярного воздействия на органы государственной власти. Такого рода тенденции вступали

в противоречие с традиционными для российского абсолютизма стремлениями „опекать” финансы, промышленность и торговлю испытанными средствами административного надзора и мелочных регламентаций. Хотя некоторые из этих мер под воздействием монополистического капитала начинали деформироваться и иногда утрачивали реальную силу, в целом же многие из регламентаций (стеснение акционерного учредительства, сохранение за землевладельцами права собственности на недра, стеснение банковских операций и пр.), которые царизм объективно нагромождал на пути развития российского капитализма, продолжали существовать и в XX в. Общая тенденция к укреплению позиций финансовых и промышленных монополий в экономической жизни России встречала в правящих кругах все более настороженное отношение.

Расширение казенного хозяйства царское правительство рассматривало в качестве основного противовеса возрастающему всемогуществу монополий в экономической жизни страны. Попытки, предпринимаемые властями в этом направлении в XX в., явно имели контрсиндикатскую нацеленность, ибо корыстные цели монополистов отражались на государственных финансах. Интересы предпринимателей расходились с интересами казны, немало терявшей на переплатах за уголь, металлоизделия, поставлявшиеся казенным железным дорогам, флоту и промышленным предприятиям.

Используя борьбу различных группировок монополистической буржуазии, государственные органы иногда удачно лавировали между ними. Известное „сдерживание” монополистического капитала правительство проводило, опираясь в первую очередь на мощную финансовую систему, возглавлявшуюся Государственным банком. Операции банка расширились. Учет векселей увеличился с 245 млн. руб. в 1900 г. до 596 млн. руб. в 1914 г. Ссуды под ценные бумаги возросли с 73 до 203 млн. руб., подтоварные — с 28 до 160 млн. руб. Собственный портфель ценных бумаг банка в 1914 г. составил 108 млн. руб. (в начале века — 51 млн. руб.); увеличилось и количество отделений банка (со 114 до 137). Расширились операции банка по кредитованию торгово-промышленного оборота в стране, что выражалось в росте подтоварных и промышленных ссуд¹.

Общая ориентация банка на преимущественную поддержку помещичьего землевладения и дворянского предпринимательства оставалась без изменений. Однако в XX в. заметно усилились активные операции банка. Если в начале века значительные ресурсы банка не использовались (пассивы превышали активы на 385 млн. руб.), то в 1914 г. его операции заметно расширились (пассивы превышали активы на 104 млн. руб.)². Необходимость полного использования денежных ресурсов казначейства, находившихся на хранении в Государственном банке с

целью получения прибыли, побуждала активизировать его деятельность. Не только частные коммерческие банки и предприятия были заинтересованы в получении его кредитов, но и сам банк не менее нуждался в бесспорно платежеспособных клиентах. Не случайно возрастает кредит банка крупным предприятиям Петербурга, Центра и других регионов страны. В частности, из общей суммы кредитов Государственного банка, открытых для учета векселей на 1 января 1909 г., самая значительная сумма (98,7 млн. из 282 млн. руб., полученных промышленными предприятиями) приходилась на текстильную промышленность, где имелось много крупных и в финансово-экономическом отношении солидных предприятий; следом шли сахарная промышленность (40,2 млн. руб.), обработка металла и машиностроение (31 млн. руб.) и др.³

Но вместе с тем роль Государственного банка как коммерческого учреждения постепенно падала. Ему не под силу было развивать операции по непосредственному кредитованию и финансированию народного хозяйства. Они все более осуществлялись крупнейшими банковскими монополиями. Процесс этот особенно интенсивно развивался перед первой мировой войной. По расчетам М. И. Боголепова, непосредственные выдачи Государственного банка в сферу народного хозяйства за 1906—1912 гг. увеличились лишь на 50%, а ссуды, выданные через частную кредитную систему, возросли более чем в 2 раза. Непосредственные учетно-ссудные операции банка составляли лишь немногим более четвертой части всех средств банков, в конечном итоге направленных в народное хозяйство⁴.

При таких ограниченных возможностях нельзя не отметить значительные усилия банка по финансированию торговли сельскохозяйственными продуктами. При этом на первом месте находилось финансирование хлебной торговли (37 млн. руб. — 15%); немалый удельный вес имели также операции по финансированию торговли мясом, скотом и др.⁵ Банк придерживал значительные резервы для финансирования закупок хлеба через посредников (частные коммерческие банки, железные дороги, пароходные предприятия и земства). При этом все более значительные суммы Государственный банк предоставляет частным коммерческим банкам (в 1907—1910 гг. на их долю приходилось уже в среднем более половины таких кредитов), роль которых в хлебной торговле, как известно, неуклонно возрастала. Действуя в интересах дворянско-помещичьего землевладения, в 1909 г. банк принял ряд дополнительных мер, направленных, как откровенно признавалось в очерке о его деятельности, „к облегчению выдачи ссуд под хлеб и удержанию хлебных цен от резкого падения”. С этой же целью расширялись ссуды под транспортные документы на товары (здесь также значительный удельный вес имели операции с хлебом). Разрешение на проведение таких операций банк получил лишь в 1899 г., а год спустя

они составили уже 20,5 млн. руб. (в том числе 17,3 млн. руб. через посредников) и увеличились к 1909 г. до 40,0 млн. руб. (26,4 млн. руб. через посредников)⁶.

В общей сложности разного рода кредиты Государственного банка в хлебной торговле в 1903 г. достигали 75 млн. руб. Наряду с этим частные коммерческие банки и железные дороги усиленно развивали кредитные операции в этой сфере на собственные средства. Показательно, однако, что подобными кредитами пользовались в первую очередь хлебные торговцы, а не сельские хозяева. Так, например, из 60 млн. ссуд под хлеб, предоставленных в том же году железными дорогами, на долю сельских хозяев приходилось лишь 2,5 млн. руб.⁷ Тем не менее именно они получали от такого широкого кредита наибольшие выгоды и, обеспечивая массовые закупки, предотвращали падение цен.

В своих секретных циркулярах Государственный банк предлагал своим отделениям не отказывать заемщикам в выдаче ссуд под хлеб и не сокращать затрат по хлебной операции, но при этом призывал к осторожности при определении кредитоспособности⁸. Дальнейшее развитие получает и соло-вексельный кредит землевладельцам. В одном из таких циркуляров (от 7 июля 1913 г.) подчеркивалось: „Поддержка землевладельцев и вообще лиц, занимающихся сельскохозяйственным промыслом, издавна составляла предмет особой заботливости Государственного банка, который, открывая им соло-вексельные кредиты для снабжения их оборотными средствами, обставлял эту операцию рядом льгот, начиная с пониженного по сравнению с другими операциями кредита и кончая последовавшим в недавнее время в связи с обнаружившимся ростом издержек производства повышением ранее практиковавшихся подесятинных норм кредитов”. Обращая внимание на то, что соло-вексельные кредиты используются „на нужды, чуждые имению, или на долгосрочные затраты по имению” (а это еще более осложняло положение заемщиков), циркуляр требовал от контор и отделений банка пристально следить за тем, чтобы данный кредит использовался строго по назначению — на оборотные средства имений⁹. Однако никаких реальных гарантий для исполнения данного требования нового циркуляра на деле не имелось.

Интерес к организации мелкого кредита, который у Государственного банка отчетливее начал проявляться в середине 90-х годов XIX в., в 1904 г. стимулировался новым законом, возлагавшим на него „попечение о развитии мелкого кредита и руководство деятельностью учреждений мелкого кредита всех типов”. С конца 1898 г. Государственный банк начинает выдавать ссуды вновь возникавшим ссудо-сберегательным товариществам на основные капиталы. После 1904 г. выдача ссуд из Государственного банка для основных капиталов кредитных товариществ еще более расширилась и к 1 января 1910 г. достигла

(по 4171 товариществу) 5,9 млн. руб. Определенные суммы были также предоставлены общественным крестьянским учреждениям и земским кассам мелкого кредита¹⁰. Расширение подобных операций Государственного банка стесняло деятельность земств, ранее активно занимавшихся организацией ссудо-сберегательных и кредитных товариществ. Только после 1904 г. земства снова могли активизироваться в сфере мелкого кредита¹¹.

Операции учреждений мелкого кредита неуклонно расширялись. В 1913 г. через ссудо-сберегательные товарищества было выдано ссуд на 235 млн. руб., т. е. по 124,2 руб. на каждого члена в среднем¹², а их развитие достаточно обеспечивало стабильность цен сельскохозяйственных продуктов и тем самым косвенно охраняло интересы помещиков на местных рынках от конкуренции скупщиков крестьянского хлеба.

В деле развития операций Государственного банка в сфере мелкого кредита имело значение и то, что буржуазная общественность все настойчивее высказывалась за расширение его кредитов, так как через сберегательные кассы банк стягивал мелкие сбережения крестьян. Кооперативные съезды 1908 и 1912 гг. высказывались за обращение средств государственных сберегательных касс на увеличение мелкого кредита. Известной уступкой правительства в этом направлении был закон 21 июня 1910 г.

Из средств государственных сберегательных касс для развития мелкого кредита теперь ежегодно отчислялось 20 млн. руб. и 10% ежегодного прироста вкладов¹³. В результате этих мер доля государственных средств в балансах кредитных и ссудо-сберегательных товариществ на 1 января 1914 г. составила 82,6 млн. руб. из 518,6 млн. руб., т. е. 15,8%. Удельный вес государственных кредитов в основных капиталах товариществ достигал 63%¹⁴. По данным Министерства финансов, к 1 мая 1914 г. Государственный банк затратил на кооперативное дело (по преимуществу долгосрочные выдачи) 131 млн. руб.¹⁵

Управление по делам мелкого кредита, созданное в 1904 г., призвано было объединить „заведывание учреждениями мелкого кредита”. В одном из первых циркуляров управления 15 октября 1904 г. подчеркивалось, что новым законом призвано необходимым, „не ограничиваясь той частной инициативой, которая проявлялась доселе и дала во всяком случае ощутительные результаты, подтвердить авторитетом законодательного акта призыв к общественным силам в лице земских учреждений к деятельному участию в основании новых учреждений мелкого кредита”¹⁶. Однако активизация земств допускалась лишь под достаточно бдительным надзором вновь созданного специального органа и его местных подразделений.

В правительственных кругах в известных пределах сознавали экономическую необходимость развития кредитной кооперации, широкого кооперирования населения в целом, что было

возможно без создания новых кооперативных банков. Поэтому Министерство финансов в мае 1914 г. обратилось в Совет министров с проектом общих директив о порядке создания этих учреждений. В представлении признавалось, что „за последнее время в связи со значительным развитием кооперативного движения выдвинулась потребность в создании особых центральных банковых учреждений, предназначенных для кредитования кооперативов”¹⁷. Министерство финансов понимало и отрицательные политические последствия неизбежного объединения кооперативных учреждений, которые следовало бы парализовать. Однако задерживать их развитие („при бесспорном значении кооперации для производительной жизни страны”), по мнению ведомства „едва ли было бы правильно с государственной точки зрения”. Требования кредита со стороны кооперативов по мере их дальнейшего развития неизбежно должны были нарастать. Государственный банк, как полагали царские чиновники, был не способен удовлетворить расширяющиеся запросы кооперации. Министерство считало, что кооперативные банки „довольно успешно удовлетворяют, по мере сил, назревшей неотложной потребности в кредите”. Оно считало, что отказы в удовлетворении ходатайств о создании новых банков, что отказы в удовлетворении ходатайств о создании новых банков „будут иметь для развития кооперативного движения весьма печальные последствия”¹⁸. Обосновывая свою позицию, ведомство финансов полагало, что расширение сети кооперативных банков не может ослабить воздействие правительства на кооперативное движение. „Опасения такого рода, — утверждалось в записке Министерства финансов, — оправдались бы лишь при отсутствии влияния в этом отношении правительства. И при наличности кооперативных банков кооперативы не смогут обойтись без правительственной помощи, как равно едва ли обойдутся без кредита в Государственном банке и новые банки”. Однако другие ведомства (в первую очередь Министерство внутренних дел) выразили серьезное беспокойство по поводу проекта и требовали жесткого ограничения кооперативного движения¹⁹.

Вмешательство правительства в дела мелкого кредита вылилось в противодействие широкому кооперативному движению, а казенная опека сковывала инициативу населения. Меры административного воздействия многократно усугубляли отрицательные стороны финансового попечительства. Даже орган Совета съездов представителей промышленности и торговли признавал, что против кооперации „всевозможные власти ополчены с невиданной энергией”²⁰. Преобладающая часть накоплений сберегательных касс направлялась не для поддержки кооперативов, а в государственные и ипотечные займы, т. е. в значительной степени на непроизводительные цели и в интересах привилегированного сословия. В 1911 г. общая сумма вложений сберегательных касс в ценные бумаги достигает 1 701 млн. руб. (в том числе государственные займы составили 667 млн. руб., облигации желез-

ных дорог — 385 млн. и облигации ипотечных займов — 649 млн. руб.)²¹.

Финансовая система царизма в первую очередь работала в направлении расширения ипотечного кредита. Общая сумма займов Дворянского и Крестьянского поземельного банков на 1 января 1915 г. составляла 2 353 млн. руб. Всячески поощрялось и расширение операций частных ипотечных банков, которые с 1908 г. по 1914 г. выпустили закладных листов на 1 800 млн. руб. (около 50% всего прироста ценных бумаг в России)²². Правительство целеустремленно продолжало направлять огромные средства в сферу ипотечного кредита, призванного обеспечить в первую очередь интересы помещиков-дворян. События первой революции в России повлекли дальнейшее падение курса закладных листов и свидетельств государственных земельных банков. Стремясь как-то приостановить этот процесс, Государственный банк производит скупку данных бумаг. Только с 1 мая по 1 августа 1906 г. по секретному предписанию министра финансов на это было израсходовано 2,5 млн. руб. Однако затраты Государственного банка были возмещены переводом соответствующей суммы с текущего счета сберегательных касс²³. Помимо мер поддержки наблюдалась тенденция к усилению надзора за деятельностью частных ипотечных банков. Еще в 1901 г. министру финансов было предоставлено право назначать в эти банки уполномоченных „для наблюдения за деятельностью банка во всем ее объеме, с правом останавливать несогласные с уставом распоряжения”²⁴.

В период новой аграрной политики потребовалось более тесное сотрудничество частных земельных банков с Крестьянским банком. Обеспечивая интересы помещичьего землевладения, правительство оберегало и выгоды частных земельных банков, и связанных с ними магнатов финансового капитала. Некоторые стороны деятельности ипотечных банков еще более тесно переплетаются с государственными кредитными учреждениями. При участии Комитета съездов представителей земельного кредита в конце 1905 — начале 1906 г. был разработан проект закона (утвержден царем 26 апреля 1906 г.) о порядке перевода задолженности имений, покупаемых Крестьянским банком, на сам банк. В результате частные коммерческие банки получили известные твердые гарантии выплаты процентов с заложенных у них имений, платежеспособность которых была весьма сомнительной, особенно в условиях революции. Однако и сами банки правительство использует для укрепления государственной кредитной системы. По закону Крестьянский банк имел право в любое время досрочно погасить принятые на себя обязательства закладными листами частных земельных банков по нарицательной цене. Курс же закладных листов земельных банков в годы революции особенно сильно понизился, составляя в 1906 г. в Петербурге от 66,4 до 84%, а в 1907 г. — от 69 до

82,1%²⁵. Свое право Крестьянский банк особенно усиленно использовал в 1912—1913 гг. В результате досрочного выкупа обязательств путем передачи земельным банкам их закладных листов долг Крестьянского банка сократился с 46,7 млн. руб. в 1912 г. до 10 млн. руб. в 1913 г. и до 0,05 млн. руб. в 1914 г. В это же время аналогичная задолженность Дворянского банка неуклонно увеличивалась и достигла в 1914 г. 177,6 млн. руб. Курс закладных листов земельных банков на Петербургской бирже постоянно колебался: в 1912 г. — от 81 до 90%, в 1913 г. — от 80,75 до 89,38%²⁶. Определенные материальные потери частных земельных банков на операциях с Крестьянским банком, дававших дополнительный источник льгот дворянам-помещикам, компенсировались всей системой ипотечного кредита, регулируемого государственными учреждениями в интересах помещиков и магнатов финансового капитала.

Несмотря на преобладание отмеченных тенденций, общие закономерности развития экономической жизни в XX в. заставляли царское правительство все более внимательно (особенно после 1905—1907 гг.) прислушиваться к запросам развивающегося финансового капитала и окрепших монополий. Экономический кризис начала XX в. угрожал парализовать и финансовую систему царской России, ибо падение курса ценных бумаг крупнейших промышленных предприятий подрывало позиции частных коммерческих банков, нормальная деятельность которых обеспечивала устойчивую ценность государственных бумаг, железнодорожных и ипотечных займов. Поэтому царское правительство, используя денежные ресурсы казны и рычаги государственной власти, оказывает помощь финансовой олигархии. Поддерживая крупнейшие коммерческие банки и отдельные промышленные предприятия, тесно с ними связанные, правящие верхи стремились сохранить стабильность финансовой системы, призванной в первую очередь обеспечить интересы феодально-крепостнического государства и запросы дворянско-помещичьих кругов. Явным преувеличением выглядит предположение А. П. Погребинского о том, что вся политика и практическая деятельность Государственного банка были направлены на поддержку всесильной финансовой олигархии²⁷.

Бесспорно, пожелания, требования и предложения руководителей банковских монополий, чем дальше, тем больше, учитывались и Министерством финансов, и Государственным банком. Однако в политике и практической их деятельности весьма существенными оказывались стремления, которые не только не получали одобрение представителей финансовой олигархии, но даже вызывали недовольство и порождали стремления к активному противодействию. Но при всем этом Государственный банк не мог не опираться на развитый аппарат частных коммерческих банков. В нужные моменты он умело использовал частные коммерческие банки в качестве своего резерва и рабочего

аппарата в целях укрепления государственной системы. В ноябре 1905 г. пять крупнейших петербургских банков (Петербургский международный, Петербургский учетный и ссудный, Азовско-Донской, Волжско-Камский и Русский для внешней торговли) совместно с Государственным банком составили консорциум с капиталом в 5 млн. руб. для поддержания цены ренты на Петербургской бирже. Частные банки участвовали в консорциуме в размере 50%. Хотя все покупки ренты производились на средства Государственного банка, прибыли и убытки по этой операции распределялись пропорционально доле участия коммерческих учреждений в соглашении²⁸. В 1906—1907 гг. действовал консорциум Государственного банка и двух крупнейших петербургских банков, имевший целью поддержание курса облигаций государственных займов. Предполагаемая сумма покупок определялась в 4,5 млн. руб. И в этом случае консорциум авансировался Государственным банком²⁹.

Взаимодействие Государственного банка с различными отраслями народного хозяйства (кредитные операции и пр.) все больше осуществляется через посредство частных коммерческих банков. Они становятся важнейшей неотъемлемой частью финансовой системы государства. С 1900 по 1907 г. общий размер кредитов Государственного банка частным кредитным учреждениям увеличился с 286,7 млн. до 1 330,2 млн. руб., а затем обнаружил тенденцию к сокращению до 1 015,5 млн. руб. в 1908 г. и 989,5 млн. руб. в 1909 г.³⁰ К кануну первой мировой войны эти операции снова возрастают. Экономика страны настоятельно нуждалась в расширении кредитной системы, а Государственный банк не мог удовлетворить увеличивающиеся запросы. Только всепроникающая сеть частных кредитных учреждений способна была в сложившихся условиях России обеспечить решение этой задачи. Однако они не могли в свою очередь успешно функционировать без повседневной поддержки Государственного банка. В период империализма эта взаимозависимость проявляется все более отчетливо. Посредническая деятельность Государственного банка (переучет векселей, кредиты по текущим счетам, ссуды под товары и пр.) по отношению к частным кредитным учреждениям достигла в 1913 г. 4,5 млрд. руб.³¹

Кредитные операции расширялись в первую очередь в весьма специфических сферах коммерческой деятельности, связанных с поддержанием курса закладных листов ипотечных банков и разного рода государственных ценных бумаг на зарубежных и внутренних денежных рынках. Все это стимулировало активность царских чиновников, которые пытались оказывать направляющее воздействие на деятельность частных коммерческих банков, используя традиционные средства опеки и надзора. Их вмешательство в банковскую деятельность распространялось и на процедуру назначения руководителей частных коммерческих банков. Но все же неверно считать их роль здесь решающей. В част-

ности, малоубедителен вывод, сделанный И. Ф. Гиндиным на основании воспоминаний бывшего руководителя Сибирского торгового банка В. В. Тарновского³². Анализируемый им материал скорее свидетельствует об ограниченных возможностях чиновников Министерства финансов в этом деле. При весьма претенциозных поползновениях они вынуждены были довольствоваться лишь теми уступками банковских воротил, которые формально не подрывали престижа министерских канцелярий. Сам Тарновский только благодаря нажиму Министерства финансов, недовольного решением об освобождении его от руководящей роли в правлении, был оставлен председателем совета Сибирского банка. Однако советы российских коммерческих банков (за исключением Московского и Самарского купеческих), судя по воспоминаниям самого Тарновского, не обладали распорядительными функциями и не руководили правлениями³³.

Падение курса дивидендных бумаг на бирже в конце XIX в. заставило правительство не только пойти на некоторые дополнительные послабления при предоставлении кредитов частным коммерческим банкам, но и формально возглавить их объединение. В 1899 г. под руководством Государственного банка был учрежден консорциум важнейших петербургских банков и банкиров с основным капиталом в 5,5 млн. руб. В 1899—1902 гг. консорциум организовал массовую скупку акций и облигаций отдельных предприятий, которым угрожало банкротство. В 1901 г. на эту операцию было затрачено около 7 млн. руб.³⁴.

Банковский консорциум превратился в постоянно действующий орган, основной капитал которого неуклонно возрастал. Он ежегодно продлевался, а в октябре 1912 г. был образован новый „синдикат“. Капитал, выделенный для искусственного поддержания курса акций, был доведен до 30 млн. руб. В объединение вошло 23 крупных акционерных коммерческих банка, каждый из которых имел твердо установленную долю в операциях по закупке ценных бумаг. Суммы, необходимые для этих операций, по-прежнему авансировались Государственным банком, а частные коммерческие банки, не вкладывая собственных средств, принимали на себя определенную часть убытков (в соответствии с установленной квотой) или получали соответствующую часть прибыли от этих операций. В марте 1914 г. образуется второй консорциум — также на сумму 30 млн. руб. Оба „синдиката“ 30 апреля 1914 г. были слиты в один с повышением предельной суммы затрат до 100 млн. руб. Фактические же затраты с целью поддержания курса ценных бумаг достигали 53,5 млн. руб. Из этой суммы на покупку акций четырех крупнейших петербургских банков было затрачено 8 млн. руб., на акции нефтяных монополий — 20 млн. руб., остальное — на поддержку акций крупнейших предприятий — участников ряда монополистических соглашений (Путиловский, Брянский, Мариупольский, Донецко-Юрьевский и другие заводы)³⁵. По дан-

ным Я. И. Лившина, из общего оборота второго консорциума (222,6 млн. руб.) 53,5% купленных и реализованных акций падало на акции металлургических, металлообрабатывающих и машиностроительных компаний, 27,2% — на нефтяные предприятия, 11,7% — на коммерческие банки, 4,5% — на железнодорожные общества и 3,1% — на акции прочих компаний.

Фактически руководящая роль в консорциуме принадлежала крупнейшим петербургским банкам (Русско-Азиатскому, Международному, Азовско-Донскому и Петербургскому учетному и ссудному), которым принадлежало в 1912—1913 гг. 98,9% покупок и 100% всех продаж ценных бумаг³⁶.

Организованная Государственным банком и проводившаяся под его руководством поддержка крупнейших банковских и промышленных монополий, возрастание роли финансового капитала в совместно проводимых финансовых операциях свидетельствовали о поступательном укреплении позиций банковских магнатов в экономической жизни страны. Политика финансового ведомства в этом вопросе определялась все более усиливающейся заинтересованностью царизма в сохранении стабильности экономики. Правительство всемерно пыталось предотвратить ее расстройство, чреватое разрывом слабых звеньев (ценные бумаги земельных банков, краткосрочный кредит сельским хозяйствам, подтоварные ссуды под хлебные продукты и пр.), находившихся на стыке финансов и крупного помещичьего хозяйства.

Следует отметить, что и в XX в. львиная доля внеуставных ссуд Государственного банка приходилась на крупные предприятия — участники монополистических соглашений (Брянское общество, Ленское золотопромышленное общество, Невский судостроительный завод и др.), контролировавшиеся банками и имевшие поддержку лиц, вращавшихся в придворных сферах. Убытки государства по внеуставным ссудам за 1904—1913 гг. составили 42 млн. руб.³⁷ Один из будущих руководителей Совета съездов представителей промышленности и торговли, хорошо знавший положение дел в этот период, так характеризует сущность таких ссуд: „Государственный банк по распоряжению министра финансов роздал свыше 100 000 000 руб. под разными видами и предлогами на поддержку тех промышленных предприятий, руководители которых умели с белого или черного хода нажимать подобающие пружины. Стая чиновников действительной службы засела в правлениях различных предприятий...”³⁸

После революции 1905—1907 гг. в связи с экономической депрессией в торгово-промышленных кругах все определеннее высказывалось недовольство по поводу состояния в стране промышленного кредита. Появляются проекты создания специального Промышленного банка. Министр финансов В. Н. Кокцов 25 апреля 1909 г. писал министру торговли и промышленности В. И. Тимирязеву, что „вновь поднят и усиленно об-

суждается вопрос о недостаточности для нашей промышленности существующего кредита и необходимости организации кредита, более соответствующего ее нуждам". Признав этот факт, министр финансов заявлял далее, что производство подобных операций „не может быть возложено на Государственный банк", и высказывался за учреждение особого банка для открытия долгосрочных кредитов промышленности. Разработку этого вопроса он считал целесообразным сосредоточить в Министерстве торговли и промышленности, заявив, однако, о твердом убеждении, что „новый банк промышленного кредита должен быть строго частным учреждением, без всякого участия казны". Тем не менее отказаться от участия казны в проектируемом учреждении было не так просто. На совещаниях, проходивших в мае—июне 1909 г. под председательством В. И. Тимирязева, один из вопросов повестки дня формулировался так: „Должен ли быть подобный банк учреждением строго частным или же в нем надлежало бы принять участие казне и в чем это участие казны могло бы выразиться?"³⁹ Мы пока не располагаем прямыми сведениями о том, как царские чиновники ответили на этот вопрос. По всей видимости, как это случалось в подобных случаях, отказ от его дальнейшего рассмотрения был по существу формой отрицательного решения. Финансовое ведомство не располагало средствами достаточно весомого участия в проектируемом банке. Выпускать же его из-под своего контроля правительство не хотело. Если внимание к этому вопросу в торгово-промышленных кругах ослабло, то лишь благодаря начавшемуся оживлению финансово-промышленной жизни. Промышленные предприятия стали получать необходимые кредиты в частных коммерческих банках, где скопились большие резервные средства.

Значительное внимание царское правительство перед первой мировой войной уделяло элеваторному делу. Вопрос о развитии сети элеваторов в перегрузочных пунктах (с воды на железные дороги и обратно) был поставлен в 1903 г. еще в Особом совещании о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Совещание признало за элеваторами лишь роль аппарата для технической перегрузки зерна и его хранения и отвергло возможность осуществления ими сортировки и централизованного сбыта зерна. Эти операции, являвшиеся составной частью свободной комиссионной торговли зерном на частнокапиталистической основе, могли реально способствовать интенсивному развитию элеваторного дела. Общая тенденция противодействия крупному капиталу по организации централизованных операций в хлебной торговле тормозила развитие сети хлебных элеваторов⁴⁰. При таком положении единственным путем решения проблемы оставалось строительство элеваторов за государственный счет. В 1910 г. Министерство торговли и промышленности разработало план строительства элеваторов под руководством Государственного банка. К этому времени железнодорожная сеть уже рас-

полагала 75 элеваторами и 271 зернохранилищем вместимостью 340 млн. пудов. Казенные элеваторы намечалось строить на крупных железнодорожных станциях. Развитие элеваторного дела рассматривалось в связи с максимально выгодной реализацией хлеба на международных рынках. Хранение хлеба, не поступающего сразу в торговый оборот, должно было сопровождаться открытием выгодного кредита. Совет Государственного банка, обсуждая состояние хлебной торговли в августе 1910 г., признал, что устройство элеваторов имеет выдающееся экономическое значение и „коренным образом улучшит постановку хлебной торговли, а равно создаст благоприятные условия для правильной постановки ссудной под хлеб операции”. Руководители банка считали целесообразным взять строительство элеваторов в свои руки. Сооружение их началось в 1911 г., и к 1917 г. Государственный банк имел 47 элеваторов емкостью 29,2 млн. пудов⁴¹. Ежегодно (с 1912 г.) отчисляя из своих прибылей 10% на строительство элеваторов и зернохранилищ, банк получал на свой баланс значительные суммы, превысившие к 1 января 1917 г. 70 млн. руб.⁴² При банке действовал специальный Отдел зернохранилищ, которому перед войной подчинялись пять районных контор, находившихся в Воронеже, Тамбове, Самаре, Саратове и Симбирске, т. е. в важнейших центрах помещичье-дворянского землевладения⁴³.

Несмотря на развитие частного железнодорожного строительства, государственное железнодорожное хозяйство по общей протяженности железнодорожных линий оставалось доминирующим. Это создавало достаточно прочную базу, обеспечивающую руководящую роль государства в тарифном деле. Деятельность царских чиновников по преобразованию железнодорожных тарифов, направленная на их понижение при перевозках хлеба, керосина, леса, соли и некоторых других грузов, привела к понижению сборов и увеличению убытков железных дорог. С 1900 г. они непрерывно возрастали и особенно увеличились в 1904—1906 гг. в связи с массовыми перевозками войск (в 1904 г. — 63 млн. руб., в 1905 г. — 90 млн. руб. и в 1906 г. — 113 млн. руб.)⁴⁴. По подсчетам буржуазных экономистов, общие потери железных дорог от понижения хлебных тарифов в начале XX в. ежегодно превышали 12 млн. руб. Кроме того, железные дороги не получили от военного ведомства в 1904 г. 30 млн. руб., в 1905 г. — 43 млн. руб. и в 1906 г. — 14 млн. руб. Вздорожание эксплуатации казенных железных дорог обуславливалось также постройкой некоторых дорог стратегического назначения⁴⁵.

Министерство финансов под сильным давлением представителей частных железных дорог принимает меры к повышению доходности железнодорожного хозяйства путем повышения тарифов. В общей сложности это давало около 50 млн. руб. ежегодно. Как обычно, осуществлению данных мер предшествова-

ли предварительные особые совещания, как при Общем тарифном съезде представителей железных дорог, так и при Департаменте железнодорожных дел, в работе которых участвовали чиновники, представители железных дорог, биржевых комитетов и различных торгово-промышленных организаций. Подобный пестрый состав совещаний, противоположность интересов различных предпринимательских групп позволили государственным чиновникам, выступавшим в качестве своеобразных арбитров, проводить намеченные изменения. Пока на подобных совещаниях обсуждались вопросы понижения железнодорожных тарифов, представители различных торгово-промышленных кругов были более или менее единодушны и легко сговаривались с помещиками. Иное положение стало складываться при обсуждении вопросов об общем пересмотре хлебных тарифов в сторону их повышения на съезде в январе 1905 г. Здесь уже откровенно заявлялось: „Нынешнее совещание в значительной мере отличается от всех предыдущих: представители сельского хозяйства и представители торговли не могли сговориться”⁴⁶.

В 1905—1906 гг., отчасти удовлетворяя пожелания акционерных железнодорожных обществ, тарифные учреждения повысили плату за провоз муки (но не зерна) и крупы, что увеличило доход железных дорог на 9 млн. руб.; некоторое изменение тарифов на кокс и каменный уголь в 1907—1908 гг. дало 4,5 млн. руб., а на руду и железо — 0,5 млн. руб.; повышение тарифов на соль принесло 2 млн. руб., на сахар — 4,5 млн. руб. Происходит повышение и пассажирских тарифов. Особенно заметным оно было для III класса, т. е. для самых массовых категорий пассажиров⁴⁷.

Организация тарифного дела еще в конце XIX в. получила свою завершенность. Компетенция различных инстанций определилась достаточно четко. В обзоре деятельности Департамента железнодорожных дел с 1889 по 1917 г. отмечалось, что Совет по тарифным делам ведал общими тарифными вопросами (установление правил по тарифным вопросам, ведение тарифной статистики, выработка принципиальных указаний, рассмотрение частных тарифных вопросов, по которым не достигнуто соглашений в Тарифном комитете, а также возражений железнодорожных обществ и Общего тарифного съезда представителей железных дорог). Тарифный комитет рассматривал важнейшие из частных тарифных вопросов и некоторые общие дела второстепенного значения. В Департаменте железнодорожных дел Министерства финансов велось делопроизводство по тарифным делам и осуществлялась подготовительная работа к Совету по тарифным делам и Тарифному комитету. Здесь же решались, как правило, мелкие тарифные вопросы⁴⁸.

Журналы заседаний Совета по тарифным делам свидетельствуют, однако, что и этот орган был перегружен рассмотрением второстепенных вопросов (об „открытии” для пассажирского

движения различных станций, об „обращениях” полустанков в станции, об определении норм погрузки скота в один вагон и пр.). Вопросы принципиального характера, имевшие известную масштабность, рассматривались в таких деталях, которые для этой высшей инстанции не могли быть существенными. Так, рассмотрение правил перевозок железными дорогами нефтяных грузов было настолько тщательным, что в журнале за 1899 г. записи заняли почти 150 страниц, обсуждение изменений правил перевозок минерального топлива, руды и флюсов зафиксировано на 75 страницах. Обсуждение правил перевозок крупного рогатого скота в журнале заседаний за 1910 г. потребовало записей на 125 листах и т. д.⁴⁹

Здесь уместно заметить, что, несмотря на стремление свести роль Общего тарифного съезда представителей железных дорог к сугубо совещательным функциям, на деле он все же сохранял немалое значение. Вопросы, рассмотрение которых намечалось в Департаменте железнодорожных дел, детально обсуждались на съездах. В первую очередь это касалось изменения тарифов. Наибольшую инициативу проявляли представители частных железных дорог, всячески стремившиеся активизировать эту организацию⁵⁰. Председатель Харьковского порайонного комитета В. А. Гаевский, хорошо знакомый с практикой железнодорожного дела, в сентябре 1909 г. заявлял, в частности, что „в тарифном вопросе казенные дороги принимают очень незначительное участие, интересы же частных железных дорог всегда сильно защищаются их представителями”⁵¹. В докладной записке Совета частных железных дорог в июне 1917 г. утверждалось также, что после выкупа казной железных дорог „правительство сохранило на казенных железных дорогах те общие начала, которые были заложены частными обществами”⁵².

Как отмечалось, несмотря на известный крен в сторону казенного железнодорожного хозяйства, частное железнодорожное строительство в ХХ в. обнаруживает тенденцию к расширению. Необходимость развития частного железнодорожного строительства правящие верхи непосредственно увязывали с задачами улучшения хлебной торговли, в чем были весьма заинтересованы дворяне-помещики. Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности в 1903 г. признало недостаточность русской железнодорожной сети и „пришло к заключению, что на первом месте среди нужд нашего сельского хозяйства в отношении организации железнодорожного транспорта должна быть поставлена необходимость дальнейшего усиления железнодорожного аппарата”⁵³. 16 мая 1903 г. царь одобрил это заключение, но финансовое состояние государства было таково (в связи с авантюрной политикой на Дальнем Востоке в первую очередь), что правительство вынуждено было сократить расходы на казенное железнодорожное строительство. Фиксируя это положение, Министерство финансов признает, что „при таких обстоятельствах

и в виду указанной выше потребности в широком и быстром распространении у нас рельсовой сети, сам собой возникает вопрос о настоятельной ныне необходимости поощрения в деле железнодорожного строительства частной предприимчивости”⁵⁴. В самом начале 1905 г. министр путей сообщения, министр финансов и государственный контролер единодушно подтверждают вывод о поощрении частного железнодорожного строительства⁵⁵. 10 июня издается указ о мерах привлечения частных капиталов к делу железнодорожного строительства в России⁵⁶. Обращение к частному железнодорожному строительству явилось для правящих верхов мерой вынужденной. Председатель Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России Н. П. Петров в 1912 г. откровенно заявил, что „Россия без частного железнодорожного строительства обойтись не может, так как совершенно немыслимо для государства затратить на сооружение дорог многие миллиарды рублей”⁵⁷. Мобилизовать эти миллиарды, хотя и с помощью правительственных гарантий, могли лишь банковские монополии. Расширение частных железных дорог произошло, так же как и в XIX в., за счет гарантированных царским правительством облигационных займов железнодорожных обществ. К началу 1904 г. общая сумма непогашенных акционерных и облигационных капиталов железнодорожных обществ составила 1 248 963 349 руб., а к 1914 г. она возросла до 2 202 573 712 руб. Только 42,3 млн. руб. облигаций не были гарантированы правительством. Акционерный капитал составлял менее 10% облигационного⁵⁸.

С развитием частного железнодорожного строительства связано и расширение контрольного надзора, осуществлявшегося Государственным контролем по строительным операциям частных обществ. Представители Государственного контроля были введены даже в состав правлений крупнейших железнодорожных обществ (Юго-Восточная, Рязанско-Уральская и Владикавказская железные дороги), которые вели значительные строительные работы⁵⁹. Вмешательство Министерства путей сообщения в дела частных железных дорог выражалось в различных предписаниях и циркулярах, имевших характер мелочных регламентаций по вопросам технической эксплуатации железных дорог (даже вплоть до способов очистки снега на станциях) и их текущих расходов. Члены правлений частных железнодорожных обществ утверждались Министерством финансов, которое стремилось комплектовать руководящие органы железнодорожных монополий по своему выбору. Все эти формы государственного вмешательства вызвали усиливающееся недовольство железнодорожных монополий. Особенно их раздражала ограничительная политика правительства в тарифном деле, которая в конечном счете препятствовала им регулировать доход и расширять хозяйственную деятельность по своему усмотрению.

Так, ноябре 1905 г. на общем собрании акционеров Московско-Казанской железной дороги было признано, что „правительственные распоряжения последних лет неоднократно нарушали интересы общества“, что „общество наше лишено всякой самостоятельности в ведении своих дел и... идет к разорению“. Поэтому собрание постановило ходатайствовать о выкупе дороги в казну⁶⁰. Возрастающее недовольство частных железнодорожных обществ выражено в их единодушных заявлениях о том, что „в настоящее время частные железные дороги совершенно утратили самые необходимые элементы для всякого коммерческого дела“⁶¹. Все эти высказывания шли в одном русле, отражая недовольство казенно-бюрократическим вмешательством в дела железных дорог. Частные предприниматели стремились вернуться к старым, существовавшим ранее принципам взаимоотношений с ведомствами, которые предполагали большую самостоятельность и открывали простор для развертывания хозяйственной инициативы железнодорожных монополий и их организаций. Не удивительно, что особое недовольство было высказано по поводу проекта Государственного контроля, предполагавшего непосредственное вмешательство в повседневную работу по финансовому управлению железнодорожным хозяйством⁶².

Следует заметить также, что, несмотря на недовольство существующим положением, деятели железнодорожного бизнеса в России находили средства защищать свои интересы от посягательств чрезмерно ретивых чиновников Министерства путей сообщения и Государственного контроля. Так, в 1910 г. ведомственная комиссия Министерства путей сообщения под председательством С. И. Жеромского признала, что Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога в нежелательных размерах развила конкуренцию с казенными железными дорогами. Это потребовало решительных мер со стороны правительственных органов. Вопрос был передан в Специальную комиссию по урегулированию соперничества между железными дорогами. После детального обсуждения комиссия (в том числе и представитель Министерства путей сообщения) по существу встала на сторону железной дороги, признав выявленное соперничество вполне естественным. Председатель комиссии, резюмируя обсуждение, заявил: „Действующий закон и правила, как уже объяснено выше, вообще допускают конкуренцию между нашими железными дорогами и лишь подчиняют ее известному контролю правительства“, что „есть существенная разница между двумя видами железнодорожной конкуренции: с одной стороны, тарифной, т. е. осуществляемой путем понижения и повышения тарифных ставок, и, с другой — конкуренции посредством разного рода улучшений и усовершенствований самого транспорта и всех дополнительных и связанных с ним операций“. Шаги, предпринятые Московско-Виндаво-Рыбинской железной дорогой, были

отнесены к конкуренции второго вида, а потому не требовали мер пресечения⁶³.

В XX в. значительно расширились также возможности государственного вмешательства в дела нефтяной промышленности. Материальной базой для этого становится увеличение удельного веса казенных нефтеносных земель, арендуемых нефтепромышленниками. В начале второго десятилетия XX в. на таких площадях добывалось уже 48% всей нефти⁶⁴. Доходы государства от эксплуатации нефтеносных земель, попудного сбора и арендных плат перед первой мировой войной достигали 34 млн. руб.⁶⁵ Другим рычагом воздействия правительства на нефтепромышленников была их зависимость от казенных железных дорог, обеспечивающих выход нефтепродуктов на международные рынки⁶⁶.

В период империализма в стране сохранялось достаточно разветвленное казенное хозяйство в горной промышленности, в военном производстве, а также в лесном деле.

Казенное горное дело на Урале в 1904—1908 гг. было убыточным. Казна ежегодно теряла от эксплуатации горных заводов в среднем 4,4 млн. руб. Однако отрицательные последствия функционирования этих заводов проявлялись не только в убыточности, но и в том, что сохранение казенного хозяйства уже само по себе препятствовало привлечению частного капитала на Урал, ликвидации посессионных заводов, тормозивших развитие здесь горного дела⁶⁷. Серьезное недовольство в предпринимательских кругах продолжали также вызывать попытки ведомств использовать казенные заводы в целях конкуренции с монополистами машиностроения и судостроения⁶⁸.

Существующий порядок эксплуатации казенных лесов, находившихся в ведении Главного управления землеустройства и земледелия, которое вело обширное лесное хозяйство и даже устроило казенные лесопильные заводы, также не стимулировал создания в казенных лесах частных древесномассных, целлюлозных и писчебумажных заводов. Это объяснялось отсутствием долгосрочной лесной аренды, господством практики выборочной и делянковой вырубок, что сдерживало предпринимателей, не желавших рисковать вложением в это дело значительных капиталов⁶⁹.

В царской России дальнейшее развитие в период империализма получила та сторона государственного хозяйства, которая была связана с фискальными монополиями. Государство, в частности, получало огромный доход от винной монополии, который увеличился со 188 млн. руб. в 1900 г. до 675 млн. руб. в 1913 г. и почти в 3 раза превышал прямые налоги⁷⁰. Кроме своего содействия развитию винокуренной промышленности самодержавие все шире практикует премии на вывоз спирта, введенные еще в 80—90-х годах прошлого века⁷¹. В начале XX столетия Министерство финансов согласовало некоторые изме-

нения действующей нормировки и порядка заготовки спирта⁷². Разверстка спирта и определение на него цен, как и ранее, производились при участии заводчиков в губернских акцизных управлениях, а затем утверждались в Совете по делам казенной продажи питей Министерства финансов, состоявшем исключительно из чиновников⁷³. При этом предложения и пожелания винокуренных заводчиков всемерно учитывались. Так, в начале 1905 г. под давлением винокуренных заводчиков были пересмотрены и увеличены только что утвержденные цены на разверсточный, т. е. поступающий в казну, спирт⁷⁴.

Привилегии, предоставленные помещицкому винокурению, приносили свои плоды. Если в 1900/01 г. функционировало 1584 сельских винокуренных завода, которые производили 40,7 млн. ведер спирта (из 86,5 млн.), то в 1909/10 г. их уже было 2358 с производством 67,2 млн. ведер (из 106,4 млн.). Орган Совета съездов представителей промышленности и торговли, оценивая эти факты и выражая позицию владельцев крупных заводов, страдавших от государственного регулирования в интересах помещицкого винокурения, признавал: „Таковы основные тенденции в развитии винокуренной промышленности в последние годы. Дальнейший ход этого развития находится в руках государства. Последнее не только создает нормы, регулирующие винокурение, и осуществляет право надзора за ним, как за всякой другой отраслью промышленности, но и является заинтересованной стороной — и как фиск, и как единственный покупатель продуктов винокурения. Можно с уверенностью сказать, что столь тяжелой зависимости от государства не знает у нас ни одна отрасль промышленности”⁷⁵.

Государственная сахарная нормировка, проводившаяся в интересах сахарозаводчиков, также обеспечивала не только высокие прибыли монополистам, но и неуклонно возрастающий доход казны. Если в 1895 г. общий доход от акциза на сахар составлял 47 млн. руб., то в 1912 г. он достиг 127 млн. руб. Государственный аппарат (акцизное управление) обеспечивал действие механизма нормировки, являвшейся в XX в. наиболее развитым государственно-монополистическим институтом⁷⁶.

Значительно расширяются и сборы с табачных изделий. В 1902 г. патентный сбор с табачных фабрик начинает взиматься не с действующих машин по обработке табака, а с его количества, взятого из кладовой в переработку⁷⁷. Правительственные сферы, стремясь увеличить доходы казны, неоднократно (в 1909—1910 и в 1914 гг.) обсуждали вопрос о введении казенной монополии на продажу табака. Примером служили Франция, Австро-Венгрия и другие страны, в которых такие монополии существовали и являлись важным источником бюджетных поступлений⁷⁸. Однако по этому вопросу в правящих верхах не было единого мнения, что отчасти определялось единодушным отрицательным отношением монополистов табачной промышленнос-

ти. Более успешно решались вопросы о повышении акциза на табачные изделия, по преимуществу на те (табак III сорта), которые потреблялись широкими слоями населения. В 1909 г. акциз на низшие сорта табака был увеличен почти вдвое⁷⁹. При определении размеров повышения акциза Министерство финансов, как обычно, успешно использовало разногласия между различными группами капиталистов, трения между фабрикантами и плантаторами⁸⁰. В результате осуществленных мер доход от табачного акциза постоянно увеличивался (в 1903 г. он составлял 45,2 млн. руб., в 1907 г. — 49,8 млн. и в 1914 г. — 87,8 млн. руб.⁸¹).

Казенно-бюрократические ограничения, осуществлявшиеся при акцизном контроле, вызывали недовольство предпринимателей. Директор крупнейшего табачного товарищества „Лаферм“, ставшего ядром созданного вскоре Табачного треста, писал в докладной записке, представленной 13 февраля 1909 г., что условия торговли табачными изделиями „в России уже значительно хуже, чем в других государствах, кроме стран, где существует табачная монополия“⁸². Царские чиновники также признавали, что „табачный устав встречает массу нареканий со стороны фабрикантов“⁸³. Невзирая на это, предприятия табачной промышленности получали высокие прибыли, обеспеченные всей системой казенной регламентации торговли, позволявшей монополистическим союзам без труда обирать владельцев табачных плантаций, сокращая закупочные цены, и грабить покупателя, увеличивая розничные цены на табачные изделия.

Интересами фиска было обусловлено увеличение акцизного сбора со спичек (в 1905 г. — вдвое)⁸⁴. В 1901—1902 гг. правительственный надзор расширяется и в чайной торговле. Он охватывал также зарождающееся отечественное чайное производство. Обандероливание чая было распространено и на чай, полученный с плантаций Закавказья⁸⁵.

В начале XX в. очевидным становится тот факт, что российский абсолютизм, несмотря на некоторые весьма робкие сдвиги к буржуазной монархии, оставался все более ощутимой преградой на пути свободного капиталистического развития.

Государство располагало весьма развитым аппаратом для хозяйственного управления и решения различных экономических вопросов. Однако этот аппарат не был еще централизован и не мог успешно функционировать без тесного взаимодействия с частным сектором капиталистической экономики страны, удельный вес и значение которого вследствие увеличения числа и укрепления промышленных предприятий, расширения банковских операций, упрочения позиций монополий все более возрастали. Казенное хозяйство при капитализме имело определенные исторические перспективы лишь как составная часть общекapиталистического хозяйства, „регулируемого“ банками и монополистическими союзами предпринимателей. Взаимодействуя

с ними и способствуя их жизнедеятельности, государственный капитализм мог развиваться, превращаясь в составную часть складывающейся системы государственно-монополистического капитализма. Однако правящие верхи России сохраняли старые побудительные мотивы, стимулировавшие традиционные акции правительства и в направлении развития и расширения казенного хозяйства. В них по-прежнему усматривалось средство укрепления абсолютистского государства, стабилизации самодержавного строя. Появляется и дополнительный стимул к расширению деятельности хозяйственных органов государственной власти — стремление противодействовать монополистическим союзам, нарастающая активность которых угрожала ослабить позиции царизма в экономической жизни и подорвать привилегии дворян-помещиков.

Упрочение позиций крупнейших монополистических союзов в важнейших отраслях промышленности (добыча угля и нефти, производство металла, машиностроение), чем дальше, тем больше, отражалось на казенном хозяйстве (железные дороги, заводы и пр.), что давало основания для появления проектов (особенно интенсивно готовившихся накануне первой мировой войны) создания казенных нефтяных промыслов, угольных шахт и других предприятий. Общая линия на расширение чиновничье-административной опеки над капиталистическими предприятиями была связана с тенденциями к сохранению и развитию казенного предпринимательства, выходящего за традиционные рамки сфер (кредит, акцизное дело, железные дороги пр.), где претенциозные поползновения государства также все более сталкивались с твердой линией капиталистических монополий поставить себе на службу и полнее использовать в своих интересах различные звенья государственного аппарата.

2. Тенденции к вмешательству в экономическую жизнь в интересах казны и дворян-помещиков

Тенденции к расширению вмешательства российского абсолютизма в экономическую жизнь страны, проявившиеся в начале XX в., выражали общеисторическую закономерность. Однако воздействие на сферу крупного капиталистического производства сопровождалось мелочной опекой и регламентациями, присущими полуфеодальному государству. Кроме того, такое вмешательство осуществлялось самодержавием с учетом и во имя интересов своей социальной опоры — дворян-помещиков, которые медлительно и мучительно пытались перестроить свое хозяйство на капиталистической основе по прусскому пути развития. Это общее направление особенно рельефно проявилось в противоречивой политике правительства по отношению к различным предпринимательским организациям и монополистическим

союзам. Принимая во внимание пожелания крупной буржуазии, проводя какие-либо меры, царская бюрократия придавала им „крепостническое” направление и облик.

Экономическая целесообразность возникновения и развития предпринимательских организаций становилась все более очевидной уже в XIX в. Даже бюрократическая регламентация промышленности, торговли и транспорта без этих организаций была фактически невозможной. В период империализма роль и значение таких организаций еще более возрастают. Председатель Совета министров В. Н. Коковцов, отвергая крайности антисиндикатских выступлений аграриев в Государственной думе, заявил в 1913 г., что „без организации капитала и его управления страна жить не может”⁸⁶. Правящие круги вынуждены были проявлять к организациям капиталистов известную гибкость, „не замечали” даже некоторых нарушений существующего законодательства о предпринимательской деятельности. Известно, в частности, что на основе безнадежно устаревших законодательных норм участники любого монополистического соглашения, повышающего цены, могли быть привлечены к судебной ответственности. Это же законодательство позволяло ограничивать по усмотрению царских чиновников деятельность любой допущенной предпринимательской организации⁸⁷. Но правительство не только не чинило препятствия, но и в ряде случаев активно содействовало организации монополистических союзов. Крупнейшие из них („Продамета”, „Продвагон” и др.) возникали при прямом поощрении министерских канцелярий⁸⁸.

Характер и направление деятельности монополистических объединений порой вызвали тревогу и подозрительность ведомств, побуждая их к известным мерам „пресечения”. Это относилось прежде всего к тем синдикатам, деятельность которых „раздражала” помещиков или требовала увеличения казенных расходов. Сенаторские ревизии, в частности, неопровержимо доказали, что некоторые монополистические соглашения действовали по поставке имущества для военного или морского ведомств. Однако реальных мер пресечения и к этим соглашениям не было принято. Причина тому, конечно, не в отсутствии „улик” (на что, как показала Т. Д. Крупина, любили ссылаться царские чиновники⁸⁹), а в том, что судебное преследование этих монополий угрожало раскрытием всей системы взяточничества и коррумпий, которая утвердилась в соответствующих подразделениях Военного и Морского министерств. Соглашения, выясненные ревизиями, оказывали также известное противодействие царским чиновникам, которые любыми средствами стремились обеспечить традиционные и весьма небезгрешные доходы за счет поставщиков. Крупный суконный фабрикант и видный политический деятель царской России А. Д. Протопопов в своих показаниях ревизии сенатора Гарина 4–7 октября 1909 г. так ха-

рактизовал деятельность интендантов: „Интенданты требуют мзду и без мзды не примут никакого сукна, будь оно хоть вдвое лучше и дороже установленного. И от всех других знакомых мне фабрикантов я всегда слышал то же самое. Без мзды никогда и ничего не принимают”⁹⁰. Отдельные судебные процессы не могли изменить существующей системы (лишь руководители монополистических соглашений и чиновники еще тщательнее старались законспирировать свои противозаконные контакты). Бывший военный министр А. Ф. Редигер в своих воспоминаниях за 1909—1910 гг. пишет, что им не под силу оказалось „исправить интендантства: взяточники не перестали брать взятки, а лишь брали их осторожнее и ввиду большего риска в большем раз- мере”⁹¹.

Нападки царских чиновников на монополистические союзы (в связи с их корыстной деятельностью, наносившей определенный материальный ущерб казне) не дают основания для вывода об „отчетливо выраженной антимонополистической линии 90-х годов” в экономической политике правительства и о наличии „на втором плане этой же линии во время подъема 1909—1913 гг.”⁹². Нельзя не признать, что преувеличивается и „анти-монополистическая” концепция некоторых высших царских чиновников (министра путей сообщения С. В. Рухлова, в частности), якобы превративших отдельные ведомства в штаб борьбы с синдикатами; нельзя согласиться и с тем, что с 1914 г. в правительстве якобы вообще возобладала антимонополистическая линия⁹³. Действительно, в деятельности тех или иных царских чиновников, ведомств и даже Совета министров на отдельных этапах наблюдались определенные тенденции к использованию борьбы монополистических группировок между собой, но делалось это в известных пределах и для того, чтобы в какой-то мере парализовать „вредные” стороны синдикатов, отрицательно отражавшиеся на казенном хозяйстве (на железных дорогах в первую очередь). В частности, в ответ на жалобу Совета съезда горнопромышленников Юга России начальник управления железных дорог писал: „Признавая политику синдикатов, образовавшихся в России, в том числе и общества „Продуголь”, безусловно вредной для железнодорожного хозяйства, Министерство путей сообщения стремилось и будет стремиться парализовать эту политику всеми доступными для него средствами”⁹⁴. Позиция ведомства была понятна. Министерство путей сообщения являлось представителем казенной железнодорожной монополии, интересы которой в деле приобретения дешевого угля совпадали с интересами частных железнодорожных монополий, открыто выражавших недовольство некоторыми сторонами деятельности ведомства (Комитета по распределению железнодорожных заказов и др.). В 1912 г. частные железные дороги представили в Особую высшую комиссию для исследования железнодорожного дела докладную записку, в которой они вскрывали „угнетение железных дорог со стороны нашей промышлен-

ности” при содействии Комитета по распределению железнодорожных заказов, а также ссылались на ряд материалов, свидетельствующих о диктате „Продамета” при продаже сортового железа⁹⁵. Связанные с этими настроениями проекты частных железных дорог создать собственные предприятия по добыче угля и нефти и построить металлургический завод не только одобрялись Министерством путей сообщения, но и дополнялись планами казенного предпринимательства в тех же сферах⁹⁶. Летом 1914 г. был, в частности, подготовлен доклад о кредите в размере 2,2 млн. руб. на 1915 г. для строительства в Донбассе шахты с добычей 25—30 млн. пудов угля в год, что должно было покрыть около 10% потребности железных дорог⁹⁷.

В ряде случаев ведомства испытывали весьма противоречивое воздействие монополистических объединений. Так, против Комитета по распределению железнодорожных заказов решительно выступал сторонник оформлявшегося в 1908 г. треста в южной металлургической промышленности Ю. П. Гужон; в то же время представители монополизированной горнозаводской промышленности Урала (С. П. Фармаковский, А. Н. Митинский, В. В. Желвагих) усматривали в деятельности комитета известную преграду развитию треста, угрожавшего, по их мнению, уральским горным заводам⁹⁸. Вслед за уральскими конкурентами встревожились и „потребители” железа. Правые помещичьи круги нашли поддержку в Думе; заявление 45 депутатов было подкреплено докладной запиской, подписанной 106 депутатами различных буржуазно-помещичьих фракций. В ней высказывалось пожелание „скорейшей разработки законопроекта, нормирующего деятельность возникающих промышленных комбинаций”⁹⁹. Обсуждение этого вопроса в Думе завершилось принятием постановления о том, чтобы существующие ограничения капиталистических монополий последовательно применялись на практике. Депутация Думы во главе с А. И. Гучковым довела это постановление до сведения П. А. Столыпина, а тот в свою очередь объявил, что „закон будет восстановлен в своей силе и интересы страны будут ограждены от противозаконного их нарушения”¹⁰⁰.

Другим важным побудительным мотивом пристального внимания к хозяйственной деятельности монополий являлись некоторые оттенки взаимоотношений „Продугля” с Министерством путей сообщения. Еще в конце 90-х годов XIX в. контрсиндикатские тенденции в министерстве вылились в создание специальных объединительных органов по закупке угля. Особая комиссия при управлении Харьковско-Николаевской железной дороги при участии представителей других управлений сначала производила закупку угля для четырех казенных железных дорог, а с 1897 г. — для девяти. В результате этой меры „действие состоявшегося было между углепромышленниками соглашения, направленного к поднятию цен на уголь, было парализовано”. За-

купочные цены на уголь уменьшились до 5,5—5,85 коп. за пуд¹⁰¹. В период кризиса и депрессии, когда централизованные заказы поддерживали угольную промышленность, капиталисты на первых порах еще „мирились” с опекой правительственных закупочных органов и „обременительным” порядком таких закупок.

Монополистический союз углепромышленников начал создаваться по предложению двадцать восьмого съезда горнопромышленников Юга (1903 г.), рассматривавшего его в качестве „единственного средства помочь донецкой угольной промышленности выйти из обострившегося в то время тягостного положения”¹⁰². Результаты деятельности союза, оформившегося в 1906 г., проявились не сразу, но уже в 1907 г. синдикат значительно поднял цены на уголь (с 7,5 до 10 коп. за пуд). Монопольным казенным закупкам угля стал все более противостоять монополист-продавец, стремившийся улучшить условия сбыта. Деятельность в этом направлении вызвала обострение отношений между синдикатом и Министерством путей сообщения¹⁰³, упорно стремившимся защитить интересы казны поощрением аутсайдеров и введением более жестких условий поставок угля.

Положение особенно обостряется, когда обнаруживаются признаки изменения конъюнктуры рынка, связанного с наступающим промышленным оживлением. Представители угольной промышленности высказывали недовольство тем, что „необходимый для железных дорог уголь приобретается в последнее время в Петербурге и затем распределяется по дорогам, принимающим участие только в приемке”; их не устраивало, что значительная часть угля приобреталась без торгов, по усмотрению чиновников; жаловались они и на порядок установления закупочных цен; не удовлетворяли и условия расчетов, а произвол приемщиков, строгость и неясность технических условий приемки угля с их стороны были предметом постоянных нареканий¹⁰⁴. Осенью 1908 г. при решении вопроса о поставке угля для надобностей Юго-Западных железных дорог возникли разногласия между министром путей сообщения и государственным контролером. Министр „возбудил принципиальный вопрос о допустимости при заключении казной договоров о поставках поддержания с некоторыми убытками для казны тех или других фирм в целях борьбы с монопольными организациями”¹⁰⁵.

Изменения промышленной конъюнктуры, тревожившие правительство, расширяли возможности „Продугля” все активнее воздействовать на рынок в интересах своих контрагентов. Совет министров 27 января 1909 г. рассмотрел представление Министерства путей сообщения о поставках каменного угля для казенных железных дорог. Договор на 1908—1910 гг. предусматривал закупку 487 750 тыс. пудов каменного угля; из них только 253 000 тыс. пудов должен был поставить „Продуголь”. В Совете министров особую тревогу вызывала политика боевых

цен*, осуществлявшаяся синдикатом. Беспокойство Совета министров по этому поводу было настолько серьезным, что в его журнале появляется весьма многозначительная запись: „Совет считал необходимым при сдаче казенных подрядов и поставок всемерно противодействовать синдикатам и трестам. Однако установление целесообразных для сего приемов и средств требует предварительного тщательного соображения означенного вопроса со стороны заинтересованных ведомств”¹⁰⁶. Столь недвусмысленное указание повлияло на контрсиндикатские действия ведомств. Журнал „Промышленность и торговля” отмечал: „Борясь за цены, министерство большей частью запаздывало с заключением договоров... При этом управление железных дорог отказывалось от многолетних контрактов с солидными фирмами и весьма часто заключало договоры с поставщиками, не имевшими возможности выполнить свои обязательства”¹⁰⁷. Аналогичные тенденции наблюдались и в отношении синдиката „Продамета”. Редактор журнала И. Гливиц утверждал, что „результатом нежелания предоставить распределение потребных казенным железным дорогам бандажей самим заводам (т.е. синдикату. — В. Л.) явилось то, что теперь многие железные дороги поставлены благодаря недостатку бандажей в очень критическое положение”¹⁰⁸. Стремясь противодействовать „Продамете”, правление одной из казенных железных дорог специальным циркуляром предписало не давать заказы ее участникам¹⁰⁹. Контрсиндикатские мотивы звучали и в политике ведомств по отношению к „Кровле”. По требованию Государственного контроля казенные уральские горные заводы расширяют выпуск сортов железа, регулировавшегося синдикатом „Кровля”. Борьба с синдикатом привела к увеличению убытков заводов¹¹⁰.

В своей контрсиндикатской борьбе ведомства стремились к понижению закупочных цен. Если средние цены на уголь, поставляемый железным дорогам, составляли в 1909 г. 8,62 коп. за пуд, то в 1910 г. — 8,40 коп., в 1911 г. — 7,77 коп., в 1912 г. — 8,17 коп. Журнал „Промышленность и торговля”, комментируя эти цифры, делал вывод: „Таким образом, за весь этот период борьба за цены Министерства путей сообщения заставляла угольные предприятия Донецкого бассейна работать или в убыток, или без нормального процента на затраченные капиталы”¹¹¹. Поскольку цены эти не сопоставлялись с ценами на уголь в конце XIX в., то подобные высказывания имели определенное значение в полемике с контрсиндикатчиками.

Разработка мер законодательной регламентации деятельности синдикатов и трестов, возложенная на Министерство торговли и промышленности, велась по западноевропейскому

* Боевые цены — пониженные цены на товары, устанавливаемые монополистическими союзами в целях устранения с рынка конкурентов.

образцу, но обычными для царизма темпами. Министерство создало комиссию, возглавлявшуюся товарищем министра, которая выработала программу обследования существующих монополистических соглашений; затем велась предварительная подготовка к законопроекту. На основе высказанных в комиссии суждений член совета министра Р. А. Добровольский подготовил предложения, которые рассматривались в совещании под председательством министра торговли и промышленности, но „без участия представителей промышленности, дабы дать возможность представителям различных ведомств согласиться между собой относительно главных оснований выработываемого законодательного акта”. Основные принципы проекта были единогласно одобрены совещанием. В проект были внесены некоторые дополнения, отражавшие тенденции к трестированию в машиностроении и касавшиеся практики деятельности монополистических соглашений текстильных фабрикантов Центрального промышленного района, а также кратковременных устных соглашений о размерах производства, ценах и условиях сбыта. Совещание признало, что „регламентации должны подлежать не только предпринимательские союзы, в тесном смысле слова преследующие известные цели, но также и временные соглашения и полные слияния промышленных предприятий”. Было признано, что подобные соглашения не обязательно должны облекаться в форму уставов, но обязаны были сообщать о своем существовании в письменной форме в государственные органы. Запрещение подобных предпринимательских объединений должно было проходить на основании действующих законов „в судебном, а не в административном порядке”. Экономическая борьба с предпринимательскими союзами путем изменения мер таможенной охраны предусматривалась в качестве меры исключительной, допускаемой лишь с разрешения Совета министров¹¹². Законопроект, даже в последнем варианте, внесенном в мае 1914 г. в Совет министров, сохранил несколько модернизированный принцип уголовного преследования синдикатчиков за „неоправданное условиями производства повышение или понижение цен”¹¹³. Бдительный надзор за деятельностью монополистических объединений предполагалось вести при помощи Комитета по делам о предпринимательских союзах под председательством товарища министра; в него должны были войти управляющие отделов ведомства и шесть постоянных представителей, назначаемых министром „из лиц, научно и практически сведущих в торгово-промышленной деятельности”¹¹⁴.

Естественно, что проект получил поддержку таких решительных „противников” монополий в правительстве, как Рухлов и Щегловитов. Предпринимательские же организации оценивали его отрицательно. Однако это не означает, что он, несмотря на ряд мер традиционных регламентаций, имел антисиндикатский характер. В действительности закон не шел дальше западноевропейского опыта в деле регулирования деятельности монополий.

Не случайно в предварительных предложениях Р.А. Добровольского подчеркивалось: „Приведенный краткий очерк законодательной практики за границей указывает, что иностранные правительства и законодательные органы признают необходимость применения постоянного и бдительного надзора государства над торгово-промышленными комбинациями, регулирование, ограничение, а в некоторых случаях и полное прекращение их деятельности. Такое вмешательство государства представляется совершенно правильным, так как доктрина о необходимости представления торговым и промышленным предприятиям полной свободы в борьбе за свои интересы давно устарела и при строгом применении ее в экономической жизни ведет к перепроизводству, промышленным кризисам и той анархии конкуренции, в которой погибают более слабые, а более сильные остаются неограниченными хозяевами рынка”¹¹⁵. С помощью государственного регулирования правительство пыталось избежать анархии производства и ослабить (или устранить) „вредные” стороны монополистических союзов. Однако бесплодность даже самых строгих „антисиндикатских” законов, видимо, уже осознавалась в правительственных сферах, тем более что поползновения монополий овладеть различными звеньями государственного аппарата ввиду зачаточного характера этого явления перед войной не могли еще вызывать серьезной тревоги в правящих верхах.

Очищение же монополий от „вредных” тенденций проходило под давлением антисиндикатчиков из дворянско-помещичьих организаций. Ограничительные акции по отношению к монополистическим союзам претворялись в практику весьма не просто. В. Н. Коковцов в начале 1913 г. в бюджетной комиссии Государственной думы указывал, с одной стороны, на трудность доказать существование синдикатов, а с другой — на незначительность уголовной кары за нарушение ими законов. В качестве лучшей формы борьбы с синдикатами он признал „разрешение беспешинного провоза продуктов, продаваемых синдикатами, из-за границы”¹¹⁶.

В проекте Министерства торговли и промышленности практика понижения и отмены таможенных пошлин предлагалась в качестве главного оружия в борьбе с синдикатами¹¹⁷. При дальнейшей его доработке этот пункт дополнен лишь уже осуществлявшимися мерами предпочтительного распределения казенных заказов предприятиям-аутсайдерам. Министр торговли и промышленности С. И. Тимашев, вполне разделяя практическую линию, проводившуюся, в частности, Министерством путей сообщения, заявлял, что „пока есть возможность бороться с синдикатами иным путем, а именно планомерным распределением казенных заказов, ибо казна у нас является самым крупным потребителем”¹¹⁸. Однако перед первой мировой войной, в условиях повышающегося спроса на металл, все очевиднее станови-

лась неосновательность подобных расчетов. Даже попытки блокировать требования рельсопрокатных заводов о повышении цен на рельсы и передать (для укрепления своих позиций) накануне войны часть заказов за границу оказались обреченными на неудачу¹¹⁹.

Проект же, разработанный Министерством торговли и промышленности, после представления в Совет министров был возвращен в министерские канцелярии. В мае 1914 г. переработанный его вариант вновь был представлен на заключение других министерств с просьбой назначить представителей в предполагаемое при министерстве очередное совещание для окончательного рассмотрения вопроса. Однако законопроект так и остался на бумаге. Дальнейшее обсуждение его „было приостановлено ввиду наступивших условий военного времени“¹²⁰.

Особую остроту взаимоотношениям между монополистическими союзами и правительственными органами придавал не столько этот готовившийся закон, сколько возможная „трактовка“ его карательно-ограничительных статей чиновничье-бюрократическим аппаратом царизма. В редакционной статье журнала „Промышленность и торговля“ в июне 1914 г. подчеркивалось: „Невозможно, с одной стороны, говорить о развитии производительных сил страны, а с другой — всякими ограничениями и произвольными толкованиями устаревших законодательных норм вносить расстройство в промышленную жизнь“¹²¹. Конкретные практические шаги ведомств, заинтересованных в приобретении монополизированной продукции на более выгодных для казны условиях, показывают, что правительство вело не антисиндикатскую, а контрсиндикатскую борьбу. Так, в мае 1910 г. Совет министров, обеспокоенный непрерывным ростом цен на уголь Домбровского бассейна вследствие отсутствия конкуренции среди домбровских углепромышленников, „вошедших между собой в соглашение относительно поставок угля“, решил в случае их отказа поставлять уголь по приемлемым ценам приобрести за границей 4 млн. пудов. Затем последовало разрешение Привислинским железным дорогам ввезти 25 млн. пудов. Эти меры изменили положение: уголь в 1911 и 1912 гг. здесь был запродан по ценам более низким, чем в 1910 г. Однако в 1912 г. углепромышленники вновь повысили цену на уголь. В ответ Управление Привислинских железных дорог вновь добивается закупки 25 млн. пудов угля за границей и ставит вопрос об оборудовании большой казенной копи в Домбровском бассейне¹²².

Совещание, образованное в октябре 1912 г. по постановлению Совета министров под председательством министра торговли и промышленности, специально обсуждало вопрос о снабжении углем железных дорог и признало основательность опасения Министерства путей сообщения, которому предоставлялось право приобрести за границей 50 млн. пудов в том случае, если

бы не удалось заключить необходимого количества контрактов на поставку угля. Показательно, что приглашенные на совещание углепромышленники обвиняли Министерство путей сообщения в проведении контрсиндикатской борьбы. „Недопоставка в данное время железным дорогам топлива объясняется представителями углепромышленности тем, что ведомство путей сообщения, желая отстранить от поставок Общество для продажи русского минерального топлива („Продуголь”), обращалось к более слабым фирмам, которые и оказались неисправными”¹²³. Практика приобретения угля за границей с ее контрсиндикатской нацеленностью также оказалась малорезультативной: в начале 1913 г. там было закуплено лишь 15 млн. пудов угля¹²⁴.

Царизм стремился использовать мощь государственной власти в первую очередь в интересах казенного капиталистического хозяйства. Поскольку интересы частных монополий шли вразрез с этой линией, то их аппетиты довольно решительно ограничивались. Но политика правительства, как уже отмечалось, не содержала серьезных антисиндикатских тенденций. Об этом свидетельствует и вся практическая деятельность Министерства торговли и промышленности. Министерство, несмотря на жалобы ведомств и предпринимательских организаций на хищнические действия монополистических союзов, все же не могло игнорировать закономерностей бурного процесса развития их в различных отраслях промышленности. Оно оказывалось, кроме того, бессильным не только пресечь злоупотребления действующих объединений, но и воспрепятствовать учреждению новых союзов, прикрывавшихся вывеской обычных акционерных обществ и представительных организаций капиталистов¹²⁵.

Позиция высших органов государственной власти при решении острых конфликтных ситуаций, возникавших в связи с деятельностью крупнейших монополий, весьма красноречива. В обстановке нового промышленного подъема, когда спрос на уголь значительно превысил его производство, некоторые предприятия стали тяготиться ограничениями соглашения и пошли на расторжение своих контрагентских договоров. В декабре 1911 г. Южно-Русское Днепровское общество, состоявшее в „Продугле” с мая 1909 г., предъявило ему судебный иск, добываясь освобождения от контрагентских обязательств. Аналогичный иск предъявило и общество Государево-Байракской копи. В январе 1913 г. суд признал общество свободным от исполнения договора. Однако дело „Продугля” не было передано в прокуратуру, хотя и отмечался факт сделки, которая „каралась уголовным законодательством”. В декабре „Продуголь” подал апелляцию, где разъяснял, что, при 40–60% продажи угля он не в состоянии устранить конкуренцию и установить монопольные цены¹²⁶. Внутренние разногласия монополистов, вышедшие за пределы их соглашений, еще более притягивали внимание к монополистическим союзам. Вину за топливный и металлургиче-

ский голод, о котором очень много писала перед войной периодическая печать, правительство пыталось возложить на монополистов. При этом учитывалось и усиливающееся „антисиндикатское” настроение общественного мнения, и в первую очередь дворянско-помещичьего класса¹²⁷. Но в то же время некоторые руководители ведомств высказывались в пользу синдикатчиков. Так, министр торговли и промышленности, отвечая на запрос министра юстиции, писал, что „нельзя согласиться с господствующим мнением, что эта организация искусственно задерживает развитие добычи угля с целью повышения цен на него”¹²⁸. Однако следствие, проводимое прокурором Харьковской судебной палаты, склонялось к тому, что рост цен на уголь и угольный голод в России в значительной мере являлись итогом политики, проводившейся по указке негласно существовавшего Парижского комитета, т.е. фактических руководителей „Продугля”, направлявших всю его деятельность¹²⁹.

Затруднения в снабжении внутреннего рынка металлом и топливом активизируют вмешательство правительства в дела крупнейших монополий. Министерство торговли и промышленности проводит в декабре 1913 г. Особое междуведомственное совещание по выработке мер для удовлетворения потребностей рынка. Обвинения в адрес „Продаметы”, высказанные на совещании потребителями (в том числе и казенными предприятиями), вызвали возражения со стороны заправил синдиката. Совещание, не вдаваясь в детальное обсуждение вопроса о влиянии синдиката на размеры металлургического производства, пришло к выводу о необходимости его специального исследования. С. И. Тимашев 28 декабря 1913 г. сделал соответствующее представление председателю Совета министров и предложил создать для этой цели специальную междуведомственную комиссию под председательством управляющего отделом промышленности. Поднимается вопрос и о деятельности „Продугля”. В Совет министров поступает переписка министра торговли и промышленности с министром юстиции, в которой обсуждение деятельности двух крупнейших синдикатов связывается воедино¹³⁰. Совет министров безотлагательно занялся рассмотрением дела и признал, что „производство проектируемого Министерством торговли и промышленности обследования деятельности промышленных объединений „Продаметы” и „Продугля” представляется мерой весьма полезной, ибо истинный характер их деятельности еще не выяснен”¹³¹. На первом же заседании комиссии 21 февраля 1914 г. представитель Министерства путей сообщения заявил о том, что синдикат „Продуголь” не только оказывает влияние на цены и качество угля, но и пытается „влиять на чинов ведомств при получении и сдаче казенных заказов”. Тем не менее фактор влияния „Продугля” на представителей заинтересованных ведомств был исключен из намеченной программы обследования. Важно заметить и то, что исходная позиция высших

судебных органов при расследовании деятельности „Продугля” и „Продаметы” не имела особой антисиндикатской нацеленности. Обер-прокурор судебного департамента Сената совершенно секретно сообщал министру юстиции 14 марта 1914 г., что главной целью „является не столько возбуждение против них уголовного преследования, сколько получение материала, на основании которого можно было бы, с одной стороны, установить правила правительственного надзора за деятельностью синдикатов, а с другой — разграничить в законодательном порядке в этой деятельности область дозволенного от области уголовно наказуемой”¹³². Комиссия не форсировала свою работу и стремилась смягчить складывающиеся выводы об отрицательном воздействии „Продугля” на развитие угольной промышленности. (Такая тактика особенно понятна после обысков, проведенных Министерством юстиции 1—4 апреля 1914 г. в помещениях „Продугля” в Петербурге и Харькове.) Лишь к 6 мая была разработана программа обследования, и только к 15 августа намечалось получение докладов¹³³.

Тем не менее активность Министерства юстиции вызвала озабоченность монополистической буржуазии и эффективные контрмеры французских руководителей „Продугля” по высоким дипломатическим каналам¹³⁴. Все это заставило умерить пыл наиболее ретивых администраторов. Управляющий Министерством юстиции, в частности, 1 июля 1914 г. выразил недовольство чрезмерным рвением харьковского прокурора, срочно вызвал его в Петербург и в категорической форме предложил: „До получения моих указаний воздержитесь от каких-либо действий по делу „Продуголь””¹³⁵. Начавшаяся война помогла царскому правительству „разрешить” сложное для него дело. Накопленные следствием материалы были интерпретированы в благожелательном для синдиката духе. Министр юстиции И. Г. Щегловитов известил председателя Совета министров о том, что „предварительное следствие по делу о стачке углепромышленников и торговцев углем Донецкого бассейна, входивших в состав общества „Продуголь”, прекращается из-за недостаточности собранных улик”¹³⁶.

На оформление складывающихся монополистических объединений негативное влияние оказывали также трения и раздоры между самими предпринимателями. Так, в 1908 г. легализация спичечного синдиката была задержана в связи с представлением вятского губернатора, поддержавшего ходатайство местных капиталистов¹³⁷. Повод к реальному вмешательству прокурорского надзора в дела синдиката дала „домашняя” ссора между различными группами спичечных фабрикантов¹³⁸. Даже в тех случаях, когда деятельность некоторых монополистических союзов вызывала серьезное недовольство авторитетных предпринимательских кругов, особенно правых „антисиндикатчиков”, правительство проявляло известную сдержанность и не

спешило осуществлять подсказываемые ими меры. Так, в 1913 г. правые помещичье-дворянские круги и представители пятнадцати биржевых комитетов (по преимуществу волжских), выступая от имени „потребителей”, выдвинули идею казенной монополии на нефть. В правящих верхах эти настойчивые предложения не получили положительного отклика¹³⁹. Более благоприятное отношение встретила другая идея — о создании казенных нефтяных промыслов, которые рассматривались в качестве эффективного средства против вздорожания нефти¹⁴⁰.

Фиксируя реальность контрсиндикатских действий, проявлявшихся в попытках осуществления регламентирующей политики правительства по отношению к монополиям, нельзя не отметить и определенные элементы „антисиндикатских” настроений, еще слабо выраженных и эпизодически проявлявшихся в различных звеньях государственного аппарата. Дворянско-помещичьи круги объективно выражали тем самым тревогу по поводу стабильности своего привилегированного положения. Однако подобные настроения имели скорее превентивный характер. В дворянско-помещичьей среде и в правящих верхах еще господствовала неколебимая вера в силу государственного аппарата, в его способность регламентировать экономическую жизнь в нужном им направлении. Опасность со стороны монополий оценивалась прежде всего как потенциальная угроза.

Общая идея противодействия укреплению позиций монополистического капитала, в той или иной степени все больше ущемлявшего интересы дворян-помещиков, легла в основу новых правил об акционерных обществах. Введение явочной системы их организации отвечало запросам торгово-промышленных кругов. Однако на первый план выдвигалось ограничение землевладения акционерных обществ. Товарищ главноуправляющего землеустройством и землевладением высказал в апреле 1913 г. в Совете министров опасение, что переход больших земельных владений в руки акционерных обществ „создаст в сельских местностях новую экономическую силу”. В первом проекте журнала Совета министров по обсуждению „Правил об акционерных обществах” еще более определенно утверждалось, что „крупное акционерное землевладение представляет серьезную опасность и в конечном итоге скорее вредно для государства, чем полезно”¹⁴¹. Утвержденные 18 апреля 1914 г. царем новые правила об акционерных обществах предусматривали ограничение акционерного землевладения 200 десятинами. Это вызвало недовольство и решительное противодействие предпринимательских организаций. Руководители монополистических союзов, представлявшие в них крупнейшие акционерные предприятия, владевшие не только тысячами, но иногда и десятками тысяч десятин земли, заставили правительство уступить. Председатель Совета министров 15 июля доложил царю: „Кратковременный

опыт применения изъясненных ограничительных правил уже успел, однако, выяснить с достаточной очевидностью, что правила эти отразились весьма стеснительным образом на положении акционерного дела в стране". Он предложил вернуться к прежней практике утверждения акционерных компаний, которая не предусматривала ограничений при приобретении земельных имуществ. На другой день Николай II одобрил эту меру¹⁴².

Нельзя не обратить внимание и на то, что царизм продолжал препятствовать объединению крупной буржуазии, выступал против создания ею системы торгово-промышленных организаций. Допускаемые им совещательные по форме организации — биржевые комитеты, комитеты торговли и мануфактур, разного типа общества и съезды промышленников и торговцев (как указывалось в представлении министра торговли и промышленности Временного правительства от 3 октября 1917 г.) представляли „торгово-промышленный класс весьма неполно, обнимая собой лишь немногие, более или менее случайные группы торговцев и промышленников". Это побуждало торгово-промышленные круги упорно ходатайствовать перед правительством о создании единой стройной организации. В 1907 г., идя навстречу этим настойчивым пожеланиям, Министерство торговли и промышленности выработало проект положения о торгово-промышленных палатах, который обсуждался на различных совещаниях и съездах. Лишь со стороны биржевого купечества проект вызвал некоторую настороженность. Доработка проекта в соответствии с суждениями и пожеланиями, выраженными на съездах и совещаниях, продолжалась до начала 1914 г. Война и здесь „воспрепятствовала дальнейшему решению этого вопроса"¹⁴³.

Продолжали сохраняться и тягостные для частных коммерческих банков формальные ограничения их деятельности, хотя развитие экономической жизни постепенно заставляло правительство расширять ее пределы. В 1903 г. министру финансов было предоставлено право разрешать банкам принимать в исключительных случаях во избежание потерь недвижимое имущество от неисправных должников. С 1905 г. банкам уже разрешалось повышать норму подтоварного кредита (с 66 до 80%). Оценивая подобное законодательство, руководители частных коммерческих банков писали: „Большая часть законодательных норм имеет своей целью каким-либо способом ограничить банковую деятельность или поставить ее под надзор недреманного ока правительственных агентов. А там, где закон под давлением жизненной необходимости оказывается вынужденным расширить сферу действий банков или видоизменить основу каких-либо банковых операций, законодатель широко прибегает к системе административного разрешения со стороны Министерства финансов, обоснованного лишь его субъективным усмотрением"¹⁴⁴.

Правительство неоднократно „совершенствовало” бюрократический надзор и наблюдение за деятельностью частных коммерческих учреждений. Необходимость организации правильного наблюдения за деятельностью банков связывалась с обнаружившимися злоупотреблениями и ввиду „сильного расширения деятельности их, получающей важное государственное значение”. Для организации надзора и наблюдения Министерство финансов предлагало учредить в Особенной канцелярии по кредитной части специальное отделение и ряд должностей специальных ревизоров¹⁴⁵. Проекты учреждения подобного контроля в правительственных сферах вынашивались вплоть до первой мировой войны. В этом смысле несомненный интерес представляют докладные записки, специально подготовленные в Министерстве финансов к середине 1914 г., о состоянии официального надзора за частными кредитными учреждениями в Германии и Франции. В них определенно указывалось, что в этих странах частные коммерческие банки действуют на основе принципа полного невмешательства правительства. Однако в докладах признавалось, что „вопрос о правительственном надзоре за деятельностью частных кредитных учреждений является во Франции вопросом очень острым, неоднократно служившим и служащим предметом споров и обсуждений в общественных и правительственных сферах”¹⁴⁶. Для обоснования намечаемых акций царские чиновники стремились найти аналогии в западноевропейской финансовой жизни.

Весьма серьезным препятствием на пути дальнейшего развития промышленности в России являлась косность высших чиновников и бюрократическая окостенелость важнейших звеньев государственного аппарата, призванных „управлять” экономической жизнью. Один из лидеров российских торгово-промышленных организаций в 1907 г. не без гордости утверждал, что „история развития горного дела в России за 1/3 века шла рука об руку с развитием съездов, которые с каждым годом выдвигали все более и более важные вопросы горного дела и связанные с ним другие вопросы экономической жизни”. При этом отмечалось, что „нити всех промышленных экономических вопросов тянутся к правительственным учреждениям, без которых нельзя решить ни одного общего вопроса”, и указывалось на ненормальность того положения, что „самыми существенными сторонами горного дела занято не горное ведомство, а другие учреждения”. Казенные заказы, содействующие развитию металлургической промышленности, находились в ведении Министерства путей сообщения, вопросами каменноугольной промышленности в связи с заменой иностранного топлива русским безрезультатно занималось бывшее Главное управление торгового мореплавания и портов. Заказы Военного и Морского министерств раздавались без учета нужд отечественного горного дела. Совет по горнопромышленным делам, созданный в 1904 г.

в соответствии с пожеланиями капиталистов, также действовал по старинке „благодаря тем тормозам, которые явились со стороны отжившего свое время бюрократического учреждения Горного департамента”¹⁴⁷. Комиссия Совета съезда горнопромышленников Юга России, поддержавшая эти оценки, признала в 1907 г., что „горное ведомство в своем настоящем виде не соответствует требованиям горной и горнозаводской промышленности и требует коренной реформы”¹⁴⁸. Резкой критике деятельность Совета по горнопромышленным делам подверглась и на съезде горнопромышленников Урала, признавшем в 1910 г., что в настоящем своем виде он „не только не приносит горной промышленности пользы, но составляет лишнюю инстанцию, является даже вредным”. Вследствие этого некоторые предпринимательские организации (Совет съездов золото- и платинопромышленников Пермской губернии) прекратили свои взносы на содержание Совета и отказались от участия в нем. Горнопромышленники Урала также высказались за реорганизацию Совета и всего горного ведомства¹⁴⁹. В представлении министра торговли и промышленности Временного правительства в июле 1917 г. признавалось, что этот орган не был в состоянии „начертать более или менее целостной программы горной законодательной деятельности, как равно и не мог создать системы горной политики, хотя и был... правомочным выполнить и то и другое”. Его деятельность сводилась к рассмотрению ограниченного круга второстепенных дел, вызванных по преимуществу ходатайствами горнопромышленных съездов, других учреждений и частных лиц. Пределы ее определялись инструкциями, касающимися „надзора за частной горной промышленностью”¹⁵⁰. Однако вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции не произошло никаких реорганизаций. Царизм не хотел проводить предлагаемых монополистами реформ, а буржуазия после февраля 1917 г. не могла их осуществить.

Оценивая попытки расширения вмешательства государства в экономическую жизнь в самом начале XX в., нельзя не обратить внимание на то, что они, как и в других капиталистических странах, имели не наступательный, а скорее оборонительный характер и были нацелены по преимуществу на пресечение последствий нежелательных для казны действий монополий. Правительство разными путями и средствами (прямое и косвенное противодействие) стремилось в связи с этим несколько сдержать процесс укрепления экономических позиций монополистических объединений и банков. В этом царизм не был оригинальным. Он как бы повторял, в частности, опыт правительства Германии, которое на определенном этапе также насаждало казенные предприятия в некоторых отраслях промышленности, противопоставляя их картелям. В результате казенное хозяйство в Германии имело удельный вес не менее значительный, чем в России. Наряду с исключительно государственной сетью желез-

ных дорог казенные промышленные предприятия в Германии в 1913 г. давали 37,6% электроэнергии, 6,9% каменного угля, 4,3% кокса, 10,6% железной руды, 21% поваренной соли и пр.¹⁵¹ Государственные германские предприятия не смогли, однако, обеспечить решение ставившихся перед ними задач. В ряде случаев они становились участниками монополистических соглашений, знаменуя на деле факт подчинения государственного хозяйства интересам монополий.

В России открывалась аналогичная перспектива развития государственного хозяйства. Ее историческая закономерность обуславливалась в первую очередь экономической необходимостью и была вызвана развитием промышленности и торговли, расширением операций частных коммерческих банков и укреплением монополистических союзов. Сами же по себе попытки распространения казенного хозяйства в значительной степени диктовались постепенным ослаблением старых позиций абсолютистского государства в сфере экономики. Тенденции к восстановлению утраченного положения, к стабилизации существующего соотношения сил государства и частного сектора в народном хозяйстве способствовали активизации правительства в экономической жизни. В официальных публичных выступлениях, в периодических изданиях заправили монополий сетовали по поводу всеилия государства в экономике, притягивая при этом довольно уже затасканный на Западе жупел „государственного социализма”. В редакционной статье журнала „Промышленность и торговля” 1 июня 1909 г., в частности, утверждалось: „При принятой у нас системе государственного социализма наше государство в лице своего правительства получило решительное влияние на развитие народнохозяйственной жизни страны”¹⁵². Однако на закрытых совещаниях оценки руководителей предпринимательских организаций имели другой оттенок. Они фиксировали бесспорный факт ослабления экономических позиций государства. Один из руководителей Совета съездов представителей промышленности и торговли, В. В. Жуковский, в частности, заявлял в 1908 г.: „Понятно, что теперь положение несколько другое, чем 6—10 лет тому назад, когда промышленность имела один только практический путь — обращаться с ходатайствами к государству... Теперь в этом отношении роль государства изменилась принципиально, изменилась, могу сказать, его дееспособность. Государство теперь гораздо меньше может помочь промышленности практически, чем это было 10—11 лет тому назад, просто потому, что промышленность в государстве настолько выросла, что, для того чтобы ей помочь, нужно обладать большими финансовыми и хозяйственными силами. Поэтому понятно, что теперь промышленности приходится в гораздо большей степени рассчитывать самой на себя и в гораздо меньшей степени — на государство”¹⁵³.

Естественно, что при таких условиях по существу „оборонительная” активность абсолютистского государства, в известной степени нацеленная на ограничение синдикатов и банков и идущая вразрез с закономерностями экономического развития, лишь стимулировала наступательные акции монополистического капитала, стремившегося прервать более полную мобилизацию своих сил и упорно закреплявшегося в ключевых звеньях народного хозяйства. Несмотря на то что тенденция к развитию казенного хозяйства и некоторые контрсиндикатские акции не угрожали монополистическим союзам серьезными последствиями, их руководители и заправилы банков выступали по этим вопросам единым фронтом. Они успешно парализовывали попытки ведомств блокировать разностороннюю деятельность монополистических объединений, выражавшую общую тенденцию к установлению их диктата в определенных сферах народного хозяйства, призванного обеспечить эффективное получение монопольной сверхприбыли.

3. Противодействие монополистических объединений попыткам расширения казенного хозяйства и государственного вмешательства

Контрсиндикатские тенденции правящих кругов объективно способствовали сплочению руководителей различных монополистических группировок. Но процесс этот был весьма противоречив и сопровождался обострением внутренних трений между монополистами. Конкуренция и разногласия финансовых и промышленных магнатов ослабляли воздействие крупного капитала на правительство, и оно иногда удачно лавировало, используя корыстные узкокастовые интересы существующих или складывающихся монополистических объединений. Для понимания истоков разногласий полезно рассмотреть отношение некоторых из них к трестированию промышленности.

Популяризацию идеи естественного происхождения монополистических союзов (в том числе трестов) проводил орган Совета съездов представителей промышленности и торговли журнал „Промышленность и торговля”. Уже в первом его номере за 1908 г. в статье одного из деятелей организации уральских горнопромышленников, С.П.Фармаковского, утверждалось, что „зародышевые формы синдиката находятся в самой природе современных устоев торгово-промышленной жизни и что свободная конкуренция именно и есть та питательная среда, которая выращивает синдикатское движение. Если это так, то борьба с этим движением — напрасная трата сил”¹⁵⁴. Через три месяца журнал публикует статью того же автора, в которой единственным условием возрождения промышленности Урала признавалось полное экономическое объединение всех заводов,

немедленное создание полного треста¹⁵⁵. В следующем номере появляется редакционная статья, одобрительно оценивающая усилия по созданию металлургического треста на Юге России, который должен был объединить 85% производства южнорусского металла¹⁵⁶. Однако сообщение это насторожило уральских горнопромышленников. В мае 1908 г. на совещании о положении металлургической и машиностроительной промышленности они единодушно выступили против создания южного треста, ибо усмотрели в нем угрозу существованию уральских горных заводов. Представитель уральских заводчиков В.В. Желватых, в частности, прямо заявил, что такое объединение южных заводов „сулит гибель” Уралу; ему вторил А.Н. Митинский, который, заругивая царских чиновников, утверждал, что такой трест, захватив рынок, „будет диктовать цены правительству”.

Против его создания решительно высказался и представитель Совета съездов металлозаводчиков Северного и Прибалтийского районов М. А. Токарский, который признал, что трест „ни правительству, ни обществу не сулит никаких благ”¹⁵⁷. Журнал „Промышленность и торговля” вынужден был признать, что на совещании „мнения собравшихся о желательности треста разделились: численное преобладание было на стороне противников треста”. Вопрос же о синдикатах не вызывал сколько-нибудь бурных споров¹⁵⁸.

В специальной брошюре, опубликованной в 1910 г., доказывалась нежелательность трестирования и обосновывалась „безвредность” синдикатов для общества и государства. Указывая на опыт Германии, Фармаковский утверждал: „Полагаю, что и нашему законодательству надлежит снять запретные путы с союзных организаций и легализовать всякого рода простые соглашения, дав им права юридического лица. Если это будет сделано, то можно быть уверенным, что до широкого распространения сложных объединений мы доживем еще не так-то скоро”¹⁵⁹. Иного содержания была статья К. В. Доброхотова, опубликованная в журнале „Промышленность и торговля”. Автор, поддерживая мнение редакции, осуждал попытки Фармаковского обосновать „специально приспособленное”, т. е. благожелательное к синдикатам и направленное против трестов, законодательство и заявлял, что России необходимо „законодательство, которое ясно дало бы возможность правильного и, главное, свободного роста сложнейшей отрасли народной жизни — промышленности и торговли, законодательство, которое не ставило бы излишних и губительных преград этому росту”¹⁶⁰. В одной из редакционных статей, посвященной Комиссии Миллера о синдикатах и трестах, журнал призывал правительство к устранению из законодательства тех архаических статей, которые могут затормозить или свести с правильного пути развитие промышленности, естественно выражающееся в стремлении к объединению¹⁶¹.

В начале 1910 г. вопрос о синдикатах и трестах и об отношении к ним правительства обсуждался на „Экономических беседах” у лидера московских капиталистов П. П. Рябушинского; особое внимание обращалось на обоснование тезиса не только о закономерности возникновения синдикатов и трестов, но и об их прогрессивности. Утверждения, сделанные в докладе И. М. Гольденштейна о преимуществах свободной конкуренции, не получили одобрения на „беседах” и были подвергнуты критике (по материалам публикации в „Русских ведомостях” 8 декабря 1909 г.) редактором „Промышленности и торговли” И. Б. Гливицем¹⁶². Вольно-экономическое общество вторично обсудило этот доклад; П. Б. Струве в свою очередь доказывал возможность „рациональной политики хорошо организованного, прочного синдиката”¹⁶³.

Позицию московской монополистической буржуазии по этому вопросу выразила газета „Утро России”, признавшая не только рациональность промышленных соглашений и слияний, но и их настоятельную необходимость. Автор статьи „Тресты и синдикаты” утверждал: „Против встречающихся во всякой отрасли государственной жизни нарушений следует бороться не средствами, задерживающими естественный ход вещей, а инициативой и общественной самодеятельностью”¹⁶⁴. Не менее определенно против контрсиндикатских тенденций правительственных кругов высказывался и журнал „Промышленность и торговля”. В. И. Арандаренко (будущий директор Горного департамента), обращая внимание на пример Германии, писал: „Большое счастье для германской промышленности, что там не только не боятся синдикатов, но сами казенные копи участвуют в них, следовательно, в администрациях синдикатов участвуют и высшие правительственные лица”¹⁶⁵.

Меры ограничения синдикатов и трестов, предусмотренные проектом нового закона, разработанного Министерством торговли и промышленности, вызвали отрицательную реакцию предпринимательских кругов. Седьмой съезд представителей промышленности и торговли, состоявшийся 10 — 12 мая 1913 г., признал проект совершенно неприемлемым и высказался против прав Совета министров произвольно изменять таможенные пошлины¹⁶⁶. Орган Совета съездов по поводу этой меры с раздражением заметил: „Теперь в угоду демагогам и доктринерам во всякое время может быть проведена ломка одного из оснований нашей промышленной жизни. Создается полная неопределённость, неуверенность в ближайшем будущем...”¹⁶⁷ Особенно решительно орган общероссийской предпринимательской организации выступал против обвинений синдикатов в умышленном сокращении производства¹⁶⁸. Репрессивные же акции Министерства юстиции в отношении „Продугля” вызвали публичный демарш Совета съезда горнопромышленников Юга России, издавшего резолюцию, в которой заявлялось, что

„преследование „Продугля” не оправдывается: 1) основным характером промышленного развития, 2) деятельностью общества „Продуголь”, 3) юридическим смыслом и духом тех карательных норм, которые имеют в виду применить к названному обществу”¹⁶⁹. В то же время капиталисты признавали возможность известного контроля и надзора (но не опеки!) со стороны государства за синдикатами и трестами, полагая, что регулирование должно позволить им свободно и безболезненно функционировать. При этом подчеркивалось, что такая „политика должна быть очень осторожна”¹⁷⁰.

Предпринимательские организации и их печатные органы весьма неодобрительно оценивали также конкретные контрсиндикатские действия ведомств по понижению цен на продукцию монополизированных предприятий. Журнал „Промышленность и торговля”, предвещая неизбежность будущих осложнений, обращаясь к Министерству путей сообщения, писал: „В борьбе с неприятными с точки зрения ведомства синдикатами министерство забывает, что помимо желаний отдельных лиц, хотя бы даже облеченных властью, существуют объективные условия, как себестоимость, нормальная прибыль, необходимая для капитала, и, наконец, условия рынка, не только русского, но и международного, в борьбе с которым вся энергия направляется во вред нормальному росту производительных сил страны”¹⁷¹. Журнал приводил в пример Германию, где „правительство во время последнего кризиса передавало железноделательным заводам заказы по повышенным ценам, чтобы поддержать их”¹⁷². С полным одобрением оценивался и факт передачи прусскими казенными копиями продажи угля Рейнско-Вестфальскому каменноугольному синдикату¹⁷³.

О недопустимости репрессий против монополистических объединений ходатайствовала депутация Совета съездов (Н. А. Авдаков, В. В. Жуковский, Ф. А. Нововойский и Г. Х. Майдель) перед председателем Совета министров И. Л. Горемыкиным 21 июня 1914 г. „Премьер” заверил доверенных монополий, что „он вполне понимает закономерность этого экономического явления, и правительство озабочено в настоящее время скорейшим законодательным урегулированием синдикатских соглашений”. Успокаивая представителей, он доверительно сообщал, что „возбужденному же уголовному преследованию против отдельных соглашений не следует придавать преувеличенного значения”¹⁷⁴.

Торгово-промышленные круги выступали и против правительственных проектов развертывания казенного хозяйства. Крупнейшие предпринимательские организации, как отмечалось, давали им сугубо отрицательную оценку. И дело здесь не только в том, что монополисты в этих проектах усматривали непосредственную серьезную угрозу своим позициям. Их беспокоило и отвлечение государственных средств на операции явно бес-

перспективные, ничего не сулившие казне, кроме новых больших убытков, что косвенно задевало интересы крупного капитала, для которого государственный денежный мешок оставался важным источником финансирования. Расширение казенного хозяйства в новых отраслях имело и определенную контрсиндикатскую нацеленность, что несомненно тревожило руководителей предпринимательских организаций. В 1906 г. представители Московского биржевого комитета на совещании под председательством Д. А. Философова, в частности, заявили: „Московское биржевое общество всегда отрицательно относилось ко всем промышленным предприятиям, которые ведет казна. Все казенные железные дороги, железоделательные заводы, судостроительные заводы, очистительные, ректификационные заводы работают хуже, чем другие, частные заводы. Поэтому Московский биржевой комитет не может не высказываться против того, чтобы казна пускалась в спекуляции по нефтяному делу, пускалась на новые коммерческие дела; мы полагаем, что самое лучшее, если дело останется, как было, чтобы казна не бралась за новое дело, так как в противном случае она может оказать вам, покупателям нефти, медвежью услугу”¹⁷⁵. Еще более непримиримую позицию в этом вопросе занял Совет съезда бакинских нефтепромышленников, обращавший внимание на неосуществимость намечаемых проектов без больших материальных затрат¹⁷⁶.

Не менее определенно против казенного предпринимательства капиталисты высказались в мае 1908 г. на Совещании о положении металлургической и машиностроительной промышленности. Так, Ю. П. Гужон предлагал „распродать или закрыть казенные горные и механические заводы, ничего не приносящие, кроме убытков для казны, вследствие их бесхозяйственности”, „передать в арендное содержание казенные дороги, дающие прибыль, с тем чтобы они были в кратчайший срок развиты и оборудованы до требуемого размера”¹⁷⁷. Несколько умереннее выглядели пожелания, которые выразил от имени Совета съездов представителей промышленности и торговли и Петербургского общества заводчиков и фабрикантов А. А. Вежицкий. Он предлагал все казенные заводы выделить в самостоятельные предприятия с предоставлением им из общегосударственных средств определенного, твердо фиксированного капитала, после чего приток средств из государственного казначейства прекращался и казенные предприятия должны были действовать по образцу частных предприятий, а „в случае общего сокращения спроса казенные заводы должны часть заказов уступить частной промышленности”¹⁷⁸. Но даже такие компромиссные пожелания о более последовательном развитии казенных предприятий на капиталистической основе по существу не были приняты во внимание царским правительством.

И казенные железные дороги, и горные заводы продолжали действовать на прежних основаниях.

Общую линию капиталистов на совещании продолжил и развил печатный орган Совета съездов, который в 1909 г. подчеркивал, что по действующему горному уставу казенные горные заводы устраиваются для содействия и поощрения частной промышленности, а не для конкуренции с ней. Статья Д. Карпицкого о казенных заводах недвусмысленно предлагала: „Казенные горные заводы ввиду их полной бесполезности и безнадежной убыточности необходимо ликвидировать, передав частным предпринимателям”¹⁷⁹.

Развитие казенного хозяйства предполагало, как отмечал орган объединенных предпринимателей, другие меры стеснения частной промышленности, что отразилось в проектах нового акционерного законодательства и в планах открытия границы для беспощинного ввоза отдельных иностранных материалов. „Правительство, — заявлялось в журнале „Промышленность и торговля”, — быстро идет к осуществлению государственного капитализма и все более и более будет ограничивать частную инициативу с задержкой прилива частных капиталов, но зато с усиленным отливом денег из гос. казначейства в казенную промышленность”, что неизбежно грозило „в дальнейшем полным расстройством народного хозяйства”¹⁸⁰.

Даже факты, свидетельствующие о возможной экономии казны (в частности, в результате создания государственных каменноугольных предприятий), монополисты пытаются интерпретировать по-своему. Журнал сокрушается по поводу того, что правительство, предпринимая подобные шаги, ставит цель убить и частные капиталы, и частную инициативу, которыми Россия и без того бедна. „Но спрашивается, — патетически вопрошается в редакционной статье, — можно ли из-за гадательной возможности сэкономить 1 — 3 млн. руб. начинать ломку установившихся экономических условий? Необходим и более широкий взгляд. Ущерб, который терпит народное хозяйство в целом от расширения деятельности казны, несоразмерно значительнее экономии по одному ведомству”¹⁸¹. Не ограничиваясь формированием общественного мнения и воздействием на правительство через прессу, лидеры Совета съездов, обращаясь в Совет министров, указывали на неблагоприятные для отечественной промышленности последствия в случае осуществления казенного предпринимательства в нефтяном деле¹⁸². С резкими возражениями „против стремления казны все захватить в свои руки” на шестом съезде представителей промышленности и торговли в мае 1912 г. выступил лидер московских капиталистов П. П. Рябушинский¹⁸³.

Более сложной позиция руководителей монополистических объединений оказывалась в тех случаях, когда некоторые правительственные проекты были навеяны ходатайствами доста-

точно авторитетных дворянско-помещичьих и торгово-промышленных кругов. Так, идея государственной монополии добычи и продажи нефти, высказанная казанским губернским земским собранием, вслед за Астраханским биржевым комитетом была поддержана большинством поволжских биржевых комитетов¹⁸⁴. Проекты эти, как уже отмечалось, носили контрсиндикатский характер. Орган нефтепромышленников вопреки фактам отрицал существование синдикатов в Баку, однако идею государственной нефтяной монополии признал плодотворной, но ее перспективное осуществление связывалось с одновременным проведением государственной монополии на каменный уголь. Общий же вывод сводился к тому, что решение топливной проблемы следует искать не в государственной монополии, а в увеличении предложения топлива, т. е. в расширении его добычи¹⁸⁵.

Контрсиндикатские тенденции ведомств по отношению к крупнейшим монополиям тяжелой промышленности отнюдь не способствовали смягчению подобных оценок. И в прессе, и в публичных выступлениях лидеров торгово-промышленных организаций накануне войны они звучат все более резко и часто распространяются на сферу политической жизни. Критикуя правительственную декларацию в связи с бюджетными прениями в Государственной думе, журнал „Промышленность и торговля” высказывал идею о необходимости „высвобождения народного хозяйства от всех полицейских пут” как насущной задачи момента в России. Обращалось внимание общественности и на то, что правительство отдает предпочтение сельскому хозяйству, а конкретного плана подъема производительных сил страны не намечает. Вопреки политике правительства, заявлял журнал, „промышленность наша настолько уже сильна, что окончательно погубить ее невозможно”¹⁸⁶. Показательна в этом отношении и речь П. П. Рябушинского на восьмом съезде представителей промышленности в 1914 г. Он весьма откровенно выражал недовольство „неталантливой” политикой правительства, разрушающего созидательную работу „общества”, призывал направить усилия „на залечивание ран” экономики, которые ей причиняет линия правящих верхов, и с изрядной долей словесного радикализма высокопарно провозглашал, что „великая страна сумеет пережить свое маленькое правительство”¹⁸⁷. В редакционных статьях журнала все определеннее высказывается пожелание „не только в теории и принципе, но и рядом конкретных мероприятий” дать „возможность русской промышленности осуществить все те экономические возможности, которые заложены в природных богатствах страны...”¹⁸⁸. Неоднократно повторяется мысль, что „прежде всего необходима отмена всех мероприятий, угрожающих развитию производительных сил страны”¹⁸⁹.

Конкретные пожелания объединенной промышленности бы-

ли высказаны 21 июня 1914 г. председателю Совета министров и 24 июня министру торговли и промышленности. Выступая против сдерживающих акций по отношению к синдикатам, депутация столь же решительно отвергла новые ограничения прав акционерных обществ (запрещение беспрепятственного приобретения земли и допуска лиц еврейского происхождения в правления горных, свеклосахарных и прочих предприятий), а также высказалась против придания этим актам обратной силы (распространение их на существующие акционерные общества). Председатель Совета министров уверял депутацию, что акционерные компании, желающие иметь большие земельные владения, не ощутят значительных стеснений, ибо в этом случае возможны отдельные исключения и отступления. Однако, сочтя такие доводы неубедительными, предприниматели настаивали на пересмотре только что принятого закона¹⁹⁰. Нажим капиталистов был настолько эффективен, что правительство в самые сжатые сроки, как уже отмечалось, вынуждено было вернуться к старому закону об акционерном учредительстве, восстановленному за несколько дней до начала первой мировой войны¹⁹¹.

Мелочная опека и некоторые сохранившиеся в законе регламентации особенно тяготили монополистов. Так, покупка и продажа государственных и гарантированных бумаг банками ограничивалась определенной нормой, что препятствовало, в частности, развитию их операций в железнодорожном деле. Они не имели также права покупать акции и выдавать ссуды под акции, не находившиеся в биржевом обращении (к числу таких ценных бумаг относились паи первоклассных текстильных предприятий).

Перечень разрешенных частными коммерческими банками операций далеко отставал от насущных потребностей. Круг их деятельности ограничивался не только уставом, но и лабиринтом „сложных и пространных правил, говорящих не только о том, какие операции разрешены банкам, но и порой о том, как должны вестись эти операции” (размер и сроки кредита, порядок его обеспечения и пр.). Руководители крупнейших частных банков сетовали, что „учредители связаны по рукам и ногам бланкитным уставом, выработанным по образцам и соответственно позднейшим наслоениям уставной практики кредитной канцелярии. Для самостоятельного предпринимательского творчества почти не остается никакого простора”. Наличие ограничений и стеснений в законе и уставах „приводит или к тому, что, ставя выше интересы живого дела, руководители банков их вовсе не соблюдают, рискуя различными за это неприятностями, или, наоборот, мертвая буква закона тяжело давит на потребности жизни и служит помехой к их удовлетворению”. Банковые деятели не без основания усматривали в подобных ограничениях недоверие правительства к частным банкам. Политика эта, по их мнению, проводилась постоянно. „Само правитель-

ство своими законодательными мерами и административными распоряжениями питало и укрепляло совершенно странное с западноевропейской точки зрения воззрение на банки как на учреждения, склонные к какой-то вредной деятельности и потому нуждающиеся в неустанной административной опеке". Особенно волновал правящие верхи вопрос о вторжении банков в сферу товарной торговли, в первую очередь хлебной¹⁹².

Предприниматели неоднократно высказывали мнение, что одним из условий экономического подъема в стране наряду с привлечением иностранного капитала и правильной организацией кредита является развитие буржуазной кооперации. Поддерживая „развитие всех тех коопераций, к которым народная масса России неустойчиво стремится", журнал „Промышленность и торговля" сокрушался по поводу того, что против них „всевозможные власти ополчены с невиданной энергией". Что же касается проектов новых государственных кредитных учреждений (специализированных ведомственных банков), то издатели журнала скептически оценивали возможные результаты осуществления этих мер властями, и без того уже перегруженными различными функциями. Деятельность чиновников, отмечали они, нигде в мире себя не оправдала и потому не может заменить „присущую частной самостоятельности коммерческую осторожность и расчет"¹⁹³.

Железнодорожные магнаты, стремившиеся с помощью Министерства путей сообщения поколебать позиции некоторых промышленных монополий и важного для них Комитета по распределению железнодорожных заказов, весьма обеспокоились подготовленным в 1912 г. проектом государственного контроля за оборотными капиталами обществ. Представители железных дорог решительно выступили против этого проекта и заявили 2 мая в Особой высшей комиссии для исследования железнодорожного дела в России, что его принятие „крайне затруднит привлечение частных капиталов в дело железнодорожного строительства", так как он „содержит массу стеснительных правил, совершенно уничтожающих самостоятельность и жизнеспособность частных обществ"¹⁹⁴.

Кроме того, руководители организаций все более негативно оценивали правительственный фаворитизм по отношению к избранным, привилегированным предприятиям. Еще в 1902 г. на съезде железозаводчиков было высказано пожелание, чтобы „не поддерживать искусственно нежизненные предприятия, чтобы не ставить их под стеклянный колпак казенных субсидий и заказов"¹⁹⁵. А. А. Вольский, один из будущих фактических руководителей Совета съездов, в докладе Постоянной совещательной конторе железозаводчиков (к 1905 г. выдержавшем два издания) утверждал: „К сожалению, рост нашей обрабатывающей промышленности совершался безусловно уродливо. Западноевропейское промышленное покровительство

на русской почве было превращено в промышленный nepoтизм. На первый план, по заведенному веками обычаю, выдвинулись лица — близкие или нужные люди, — а не дело”¹⁹⁶. Известный представитель финансового мира С. С. Хрулев в 1907 — 1908 гг. полагал, что правительство, вмешиваясь в экономическую жизнь, „замедлило естественный ход кризиса и затянуло его на 4 года”. Он отрицательно оценил практику поддержки нежизнеспособных предприятий, которая потребовала по существу непроизводительных затрат в размере 170 млн. руб. Несмотря на такое содействие, по его признанию, эти заводы „и до сего времени влачат жалкое существование”¹⁹⁷. Ю. П. Гужон, выступая на Совещании о положении металлургической и машиностроительной промышленности в 1908 г., вслед за лидерами Совета съездов (Н. С. Авдаков, В. В. Жуковский, А. А. Вольский) требовал, чтобы впредь не предоставлялись никакие специальные льготы и преимущества никаким заводам и были прекращены все выдаваемые субсидии¹⁹⁸. Не менее определенно ту же мысль выразил и Н. С. Авдаков: „Мы должны ликвидировать эту систему. Нам нужно прибегать к общим мерам, к тем мерам, которые могли бы помочь развитию железной промышленности, которая дорога и населению, и земству, и всем нам”¹⁹⁹.

Капиталисты, раздраженные мелочными правительственными регламентациями, взывали к власти предержавшим „уничтожить лишнюю опеку над заводчиками и рабочими (в понимании капиталистов! — В. Л.), дав право всем печься о своей судьбе самим на точно установленных законом основаниях”²⁰⁰. Мотив стеснений в развитии российской промышленности вследствие вмешательства правительства развивался в статье „Ходатайствующая промышленность”, опубликованной „Промышленностью и торговлей” в феврале 1910 г. Со ссылкой на анонимного американца журнал утверждал: „Развить промышленность и торговлю вам не позволяет ваше правительство в лице его бесчисленных мелких и крупных агентов”²⁰¹. Через два года управляющий делами Совета съездов П. Х. Майдель высказывается не менее определенно: „Наличие административного благоусмотрения, отсутствие прочной базы законности, по нашему глубокому убеждению, и есть одно из главных препятствий не только притоку капитала в промышленность, но и правильному развитию существующих предприятий”. Он утверждает, что „если обратиться к данным и начать писать историю административных усмотрений, то пришлось бы написать грустный мартиролог русской промышленности”²⁰². В 1913 г. эти идеи приобретают еще более радикальный оттенок. Выступая в Государственной думе 8 июня, А. И. Коновалов, лидер московских промышленников, уделил им значительное внимание. Одобряя речь, журнал „Промышленность и торговля” призывал правительство следовать примеру передовых про-

мышленных стран мира, устранить препятствия в естественном ходе промышленного развития и уничтожить влияние причин, ничего общего не имеющих с правильно понимаемыми (разумеется, в трактовке российских капиталистов. — В. Л.) экономическими интересами всего населения страны²⁰³.

Весьма резкие по форме заявления различных отраслевых и общероссийских организаций и их лидеров о некоторых существенных сторонах экономической политики правительства в XX в. свидетельствуют об усилении трений между правительственными органами и монополистической буржуазией. Однако они не носили антагонистического характера. Весьма показательны в этом отношении верноподданнические излияния лидеров предпринимательских организаций, стремящихся обеспечить решение стоящих перед ними задач в рамках существующего строя. Так, осенью 1912 г. Совет съездов выразил свои верноподданнические чувства в адресе, за который удостоился благодарности Николая II. Как текст царского послания, так и текст адреса были незамедлительно опубликованы в „Промышленности и торговле“²⁰⁴. В адресе Совета съездов, также удостоившемся царского „благоволения“, приуроченном к 300-летию дома Романовых, напыщенно утверждалось, что „история роста и преуспевания русской промышленности, торговли и сельского хозяйства является историей царственных забот державных вождей Российского государства об этих основных отраслях народного труда“²⁰⁵.

Лидеры предпринимательских организаций стремились сохранить и расширить более приемлемые для них формы государственного вмешательства, которые осуществлялись бы при активном участии деятелей торгово-промышленного мира. Совет съезда горнопромышленников Юга России, Совет съезда мукомолов и иные подобные предпринимательские организации настойчиво добивались пополнения совета и учетно-судных комитетов Государственного банка выборными представителями торгово-промышленных кругов, что, без сомнения, могло усилить воздействие различных банковских и промышленных группировок на финансовую систему самодержавия, расширить возможности использовать ее в интересах заправил монополистического капитала²⁰⁶.

Руководители Совета съездов упорно доказывали правительству, что развитие экономической жизни связано прежде всего с расцветом частного предпринимательства. Признавая за государством в определенных пределах роль регулирующего механизма народного хозяйства, они недвусмысленно стремились направить активность правительства в сферы, важные для развития и процветания крупного капитала, но требующие больших капиталовложений и не сулящие достаточной и быстрой прибыли (строительство шоссе, портов, бездоходных железных дорог и пр.)²⁰⁷.

В докладной записке Совета съездов представителей промышленности и торговли о мерах к развитию производительных сил России и к улучшению торгового баланса, подготовленной Особой комиссией во главе с В. В. Жуковским и датированной 10 июля 1914 г., выдвигалось требование благожелательного отношения к частной предприимчивости, „широкое развитие которой встречает подчас непреодолимые препятствия в правовых условиях нашей жизни вообще и в многообразных национальных и вероисповедных ограничениях в частности”. Руководители общероссийской предпринимательской организации ратовали за осуществление такой внутренней политики, которая обеспечивала бы устранение препятствий, нагроможденных на пути экономического развития. Сущность ее определялась следующими моментами: „Допущение самой широкой частной промышленно-торговой деятельности, устранение всякого рода ограничений и преследований промышленных организаций, создание и поддержание благоприятных условий для свободного прилива капиталов русских и иностранных для развития производительных сил России, устранение по возможности всего того, что в торгово-промышленной жизни препятствует проявлению личной инициативы и самостоятельности, облегчение открытия промышленных заведений, свободное допущение частной предприимчивости к поднятию производительных сил независимо от национальности и вероисповедания”²⁰⁸. При этом фиксированные выше нападки на „государственный капитализм” („государственный социализм”) сопровождались ширококвещательными заявлениями о признании заслуг отдельных государственных лиц в развитии торговли и промышленности. Оценивая государственную роспись доходов и расходов на 1910 г., „Промышленность и торговля” умилялась деятельностью министра финансов: „Доколе у кормила русских финансов стоит В. Н. Коковцов, — вещал журнал, — государственный социализм не будет в России развиваться. Государство расширением своих хозяйственных операций не будет душить и без того робкой и слабой предприимчивости населения”²⁰⁹. Орган Совета съездов, приветствуя его назначение на пост председателя Совета министров, расценивал этот факт весьма положительно и надеялся, что в России наступит время, когда „экономическая программа сможет давать тон направлению всей политической жизни”²¹⁰. Орган московского крупного капитала газета „Утро России” от имени торгово-промышленных кругов пыталась даже подсказать новому „премьеру” программу деятельности. Заявление Коковцова о том, что „пора подумать о примирении”, расценивалось как основа цельной самостоятельной политической программы²¹¹. Столь же оптимистично было воспринято назначение на пост товарища министра торговли и промышленности „представителя торгово-

промышленной мысли” П. Л. Барка²¹². Обращение Коковцова к торговопромышленным кругам в Москве рассматривалось в качестве предвозвестника „новой эры”, начало которой могло наступить, однако, не ранее, чем исполнится пожелание „премьера”, заявившего: „Я открыто желаю, чтобы в IV Думе торгово-промышленный класс громче поднимал свой голос”²¹³.

К этому именно и стремились лидеры торгово-промышленного мира, полагавшие, что таким путем они смогут укрепить позиции банков и монополий в экономической жизни. В докладе Совета шестому съезду, представлявшем объемистую книгу, говорилось: „Деловым людям надо оторваться от своих прилавок, контор и мастерских, ибо они нужны стране именно на государственном поприще”. Однако эта важная мысль заслонялась множеством второстепенных вопросов²¹⁴. Представители радикально настроенных торгово-промышленных кругов, выражавшие настроение московских капиталистов, критиковали доклад за то, что в нем не содержалось категорического отпора „притеснениям” промышленности и торговли и стремлениям казны „все захватить в свои руки”. П. П. Рябушинский призывал промышленников добиваться, чтобы „новый состав Государственной думы сумел овладеть экономическими вопросами и проявить больше здорового творческого почину для подъема русской экономической жизни”²¹⁵. Подобные выступления явно влияли на позицию журнала „Промышленность и торговля”. Он писал: „Только тот класс, интересы которого совпадают с широкими государственными задачами, имеет право принимать активное участие в управлении государством”. Естественно, что таким классом объявлялись представители российской промышленности и торговли, которые призывались идти по пути, проторенному германскими промышленниками (им удалось провести на последних выборах в рейхстаг 88 депутатов, разделявших программу Ганзы—Бунда — общегерманской организации капиталистов). Далее выражалась надежда, что „в выборах в нашу Думу представители промышленности и торговли примут более активное участие и помогут провести в Четвертую думу депутатов, разделяющих экономическую программу торгово-промышленного класса”²¹⁶. В статье цитировались пространные выдержки из программной резолюции съезда Ганзы—Бунда: „Ганза—Бунд направит все усилия на то, чтобы германская промышленность, торговля и ремесло в соответствии с их экономическим значением получили не только теоретически, но и практически равноправие в законодательстве, администрации и управлении делами государства; чтобы их представители и служащие пользовались большим значением в государственной жизни; чтобы было устранено аграрно-демагогическое направление, влияние которого крайне вредно и для здорового экономического развития нации, и для внутреннего мира, и для наших внешних сношений;

чтобы были приняты во внимание интересы представленных в Ганзе—Бунде промысловых групп как при заключении торговых договоров, так и при издании законов, распоряжений и постановлений, а равно при их проведении". Злободневность этой выдержки для условий российской действительности усиливалась и заголовком самой статьи, который гласил: „Во имя чего торгово-промышленному классу надо идти в Думу?"²¹⁷

В конечном счете соперничество с российскими аграриями из-за доли определенных материальных благ в значительной степени обуславливало характер критики экономической политики правительства со стороны представителей монополистического капитала. Негативное отношение к „государственному капитализму", высказывавшееся достаточно определенно лидерами предпринимательских организаций на съездах и на страницах их изданий, всегда имело жестко ориентированную направленность. Недовольство вызывали те стороны активности государства в сфере экономической жизни, которые угрожали ограничить всеислие монополий и сократить их прибыли. Те же стороны „государственного капитализма", которые прямо или косвенно укрепляли позиции крупного капитала, не только одобрялись монополистами, но и вызывали с их стороны попытки активизировать государственную власть в нужном для них направлении. Так, в 1901 г. Шестнадцатый съезд бакинских нефтепромышленников, принявший решение о создании экспортного синдиката, признал, что только государственное содействие в виде различных льгот может обеспечить решение этой задачи. Поэтому нефтепромышленники вели многолетние переговоры в Министерстве финансов, добываясь такой государственной поддержки²¹⁸. Комитет по распределению железнодорожных заказов при Министерстве путей сообщения не только возник по инициативе ряда машиностроительных монополистических союзов, но и пользовался, несмотря на отрицательное отношение конкурирующих монополистических групп, поддержкой руководителей Совета съездов. Более того, в 1908 г. они выдвинули идею создания регулирующих органов, которые обеспечивали бы распределение заказов Морского и Военного министерств и ведомства земледелия между заводами. Предлагая этот план, В. В. Жуковский заявлял: „Я считаю необходимым создание такого рода комитетов для распределения заказов не только железнодорожных, но и военных, но и морских, и заказов, относящихся к области земледелия, соответственно тому спросу, который предъявляется". Далее он одобрительно оценил попытку, предпринятую отдельными финансовыми группами в конце 1907 г., взять на себя обеспечение заказов частных железных дорог²¹⁹.

Подобные факты, а также декларативные заявления Совета съездов о необходимости внесения планомерности в казенные

заказы на продукцию тяжелой промышленности не дают все же основания утверждать, что царская Россия в деле сближения капиталистических монополий с отдельными звеньями государственного аппарата опережала ведущие капиталистические страны. Определенно прослеживается, что руководители российских предпринимательских организаций стремились использовать западноевропейский, в первую очередь германский, опыт. Редактор журнала „Промышленность и торговля” в статье „Две политики” прямо указывает на пример Германии, где государственные предприятия участвовали в синдикатах и где распределение соответствующих казенных железнодорожных заказов производилось теми или иными монополистическими соглашениями соответственно специализации предприятий²²⁰. Но с другой стороны, аналогичные явления в России не были прямым подражанием германскому опыту. Закономерности экономического развития страны определяли укрепление позиций банков и монополий в народном хозяйстве, что неизбежно влекло известное подчинение им отдельных частей хозяйственного организма. Взаимодействие их с государством, имевшим развитые хозяйственные функции, по мере укрепления этих позиций не могло не измениться в сторону все большего подчинения его звеньев диктату монополий. Естественно, что данный процесс в абсолютистском государстве не развивался прямолинейно, а имел свои особенности, проявившиеся в специфике государственных учреждений, возникавших в связи с необходимостью удовлетворения потребностей экономического развития страны.

Таким образом, попытки правящих верхов царской России расширить в XX в. казенное хозяйство — организовать казенную добычу угля, нефти, производство металла и осуществить иные предпринимательские акции — вызвали решительное противодействие в монополистических кругах. Монополисты еще не успели подчинить своим интересам казенное хозяйство в такой степени, как это удалось уже сделать финансовому капиталу и монополиям в Германии²²¹. В России процесс превращения элементов государственного капитализма в составную часть системы монополистического капитала накануне первой мировой войны еще только начинался.

Следует заметить также, что тревога, выраженная теоретиками российской крупной буржуазии по поводу мер к расширению государственного капиталистического хозяйства, имела явно преувеличенный характер. Если они даже были совершенно искренними, когда столь мрачно оценивали перспективы развертывания частной предпринимательской деятельности, реальная опасность для нее на деле все же отсутствовала. Опыт Германии наглядно свидетельствует, что и при острых трениях эта проблема в конечном счете все же разрешалась в соответ-

ствии с интересами монополистического капитала²²². Изучение же широко разветвленного государственно-капиталистического хозяйства, существовавшего в царской России, представляет интерес и с той точки зрения, что позволяет поставить вопрос о воздействии государственного капитализма на абсолютизм.

Того факта, что расширение крупного государственного хозяйства (казенные железные дороги, казенные заводы, элеваторы и пр.) в определенных пределах и до известного времени укрепляло позиции самодержавия, нельзя и нет необходимости отрицать. Но было бы ошибочно ограничиваться подобной фиксацией и уйти от ответа на вопрос, насколько правомерно рассматривать государственный капитализм как социально-экономическую категорию лишь под таким углом зрения и столь однозначно. Ф. Энгельс, убедительно раскрыв несостоятельность теории так называемого государственного социализма, показал, что факты развития государственной собственности при капитализме не означают уничтожения капиталистического характера производительных сил²²³. Но если так, то в условиях капиталистического развития все предприятия, принадлежавшие абсолютистскому государству, видимо, неизбежно должны были являться не столько его экономической опорой, сколько фактором, в конечном итоге объективно усугубляющим его кризис, то есть ослабляющим и разлагающим его социально-экономические устои. Такое государственное хозяйство, как железные дороги, усиленно способствовало развитию капитализма вширь и вглубь, экономическому укреплению класса буржуазии, а значит, неизбежно все больше подтачивало главную опору самодержавного строя — полукрепостническое землевладение, объективно обрекало на неминуемую гибель существующий в стране политический строй.

Историческое развитие дореволюционной России наглядно свидетельствует, что продвижение царизма в сторону буржуазной монархии происходило крайне медленными темпами. Оно тормозилось всем политическим и государственным строем, до конца своего существования выражавшим полуфеодальные тенденции в экономике и политике²²⁴. Поэтому развитие государственного капитализма в реальной действительности являлось одним из источников обострения внутренних противоречий в стране. В XX в. оно объективно готовило почву не столько для мирной эволюции в сторону конституционной монархии, сколько для революционного взрыва против абсолютизма, и закладывало известные материальные предпосылки для социалистической революции.

Между основными господствующими классами царской России (дворянами-помещиками и капиталистами) в XX в. все более обострялось соперничество за обеспечение режима наибольшего экономического содействия со стороны абсолю-

тистского государства, за более высокую долю привилегий и преимуществ в сфере экономической жизни. Выступления магнатов финансового капитала, заправил монополий и руководителей предпринимательских организаций против „государственного социализма” имели именно такую окраску. Все громогласные критические оценки проводившейся царизмом экономической политики не столько были направлены против существующего абсолютистского строя, сколько имели цель заставить правительство последовательнее и полнее выражать интересы монополистического капитала и финансовой олигархии.

В частности, вновь созданная в 1906 г. общероссийская предпринимательская организация (Совет съездов представителей промышленности и торговли) накануне войны более активно пыталась влиять как на правительство, так и на Государственную думу и буржуазное общественное мнение. Основные направления этого воздействия повторяли (применительно к России) приемы и способы, практиковавшиеся, например, Центральным союзом германских промышленников²²⁵. Последовательное осуществление притязаний российских монополистов объективно требовало от самодержавия очередных шагов по пути к буржуазной монархии, которых оно не желало делать²²⁶. Претензии российских магнатов финансового капитала не могли получать столь полного удовлетворения, как в Германии. Следует при этом заметить, что, по данным Х. Нуссбаум, и в Германии едва ли другая отрасль народного хозяйства перед 1914 г. „имела такую значительную и прямую помощь и поддержку государства, как сельское хозяйство”²²⁷.

В годы революции 1905—1907 гг. в России волна либерально-буржуазных настроений захватила в определенной мере все существующие предпринимательские организации, привела к зарождению политических партий капиталистов, вскоре объединившихся под контрреволюционным знаменем буржуазно-помещичьего „Союза 17 октября”. Факторы, питавшие оппозиционные настроения крупного капитала, продолжали действовать и после поражения революции, особенно усилились они под воздействием нараставшего перед войной революционного движения. Наличие стабилизируемых самодержавием феодально-крепостнических пережитков, тормозивших экономическое развитие страны, в этих условиях становилось особенно нетерпимым и подталкивало политически активные слои крупного капитала к эволюции „влево”. Представители московских торгово-промышленных кругов в начале второго десятилетия XX в., отходя от октябристов, уже заняли более определенные буржуазные политические позиции, приближаясь к либерально-оппозиционным кругам кадетского толка. Петербургские же финансово-промышленные круги, теснее связанные с различными звеньями государственного аппарата, остава-

лись более сдержанными и только непосредственно перед войной стали определеннее заявлять о необходимости утверждения в стране „правового строя”.

Однако было бы в принципе неверно абсолютизировать разногласия между монополистами и государством, в первую очередь выразившим интересы дворян-помещиков. Интересы капиталистов — участников монополистических объединений тесно смыкались с интересами крепостников-помещиков, занимавшихся предпринимательской деятельностью, в монополистических союзах (сахарном синдикате, „Кровле” и пр.)²²⁸. Магнаты промышленности были заинтересованы в сохранении крепостнических латифундий, ибо они являлись крупнейшими собственниками земли (так, 272 торгово-промышленным товариществам принадлежало 3,6 млн. десятин, то есть более 13 тыс. на одно предприятие²²⁹). Не менее крепостников-помещиков монополисты нуждались и в карательно-репрессивном аппарате самодержавия, обеспечивавшем политическое бесправие и беспощадную эксплуатацию рабочего класса. Захватническая внешняя политика царизма отражала империалистические устремления финансовых и промышленных кругов и их объединений. Все это, с одной стороны, предопределяло контрреволюционность российской монополистической буржуазии, а с другой — расширяло для российского абсолютистского правительства объективную основу для бонапартистского лавирования*.

Несмотря на все препятствия, связанные с традиционной активностью государства в экономической жизни, монополисты и представители финансовой олигархии хотя и медленно, но достаточно последовательно все же добивались укрепления своих позиций в отдельных звеньях государственного аппарата. На этой основе в России начала XX в. определенное развитие получили государственно-монополистические тенденции.

* Вопросы бонапартистского лавирования российского самодержавия в 1907–1911 гг. достаточно обстоятельно рассматриваются В. С. Дякиным в книге „Самодержавие, буржуазия и дворянство в 1907–1911 гг.” (Л., 1978).

1. Сахарная нормировка

Процесс развития государственно-монополистических тенденций в российской экономике в начале XX в. достаточно определенно проявился в сахарной промышленности, где основы системы взаимодействующих предпринимательских союзов и государственных органов были заложены в последние годы предшествующего столетия. С 1895 г. вводится государственная Сахарная нормировка, условия которой были разработаны самими сахарозаводчиками¹. Ее механизм был нацелен на ограничение производства сахара и установление высоких цен на внутреннем рынке, обеспечивающих прибыли монополистов-сахарозаводчиков и верные доходы казны. В докладной записке Всероссийского общества сахарозаводчиков (ВОС) от 17 февраля 1902 г. результаты введения Сахарной нормировки оценивались так: „Закон 1895 года оказал благотворное влияние на сахарную промышленность. Он устранил опасность переполнения внутреннего рынка сахаром и чрезмерного падения на него цен путем ограничения количества сахара, выпускаемого на внутренний рынок; предупреждает нежелательное вздорожание сахара посредством дополнительных выпусков из хранимых по заводам запасов и, наконец, оказывает несомненную поддержку мелким сельскохозяйственным заводам”².

В XX в. происходит дальнейшее развитие и совершенствование уже утвердившейся системы. Инициаторами осуществления тех или иных конкретных акций выступали по-прежнему сами сахарозаводчики, среди которых все большее значение имело объединение рафинеров. Монополистический Союз рафинеров оформился в 1902 г., в него вошли представители крупнейших предприятий, в том числе представители удельных заводов. Союз контролировался 7—10 семействами (Бобринские, Терещенко, Харитоненко, Бродские, Ярошинские, Кениги и др.)³.

Однако правила Сахарной нормировки, введенной в 1895 г., по мнению ВОС, имели „отрицательную сторону, выражающуюся в том, что они не только не ограничивают самого перепроизводства сахара, но и способствуют, напротив, его дальнейшему возрастанию”. Связано это было с тем, что размер выпуска сахара с каждого завода на внутренний рынок зависел от общего его производства в стране. Это побуждало заводчиков, совершенствуя производство, удешевлять его стоимость и расширять выпуск сахара на внутренний рынок за счет общего запаса⁴. Старший ревизор Подольского акцизного управления

М. Ю. Цехановский 19 февраля 1902 г. отмечал, что увеличение суточной выработки сахара вследствие совершенствования технологии производства обусловило постоянное понижение его себестоимости. Нововведения эти „оказались настолько успешными, что большинство старых заводов начали перестраиваться с целью введения более усовершенствованного хода работ”. По сведениям Цехановского, только $\frac{1}{4}$ заводов всей страны продолжали работать по старому способу⁵. В свою очередь старший ревизор Киевского акцизного управления признавал, что „уменьшение стоимости сахара главнейшим образом произошло вследствие большей теперь производительности завода и большего выхода сахара с берковца”. По его мнению, большинство заводов были вполне благоустроенными предприятиями, а стоимость производства пуда сахара на некоторых дошла до 1 руб. 45 коп.⁶ Поэтому осенью 1902 г. сахар продавался ниже предельных цен на 10—20 коп. (при цене 4 руб. 10 коп. — 4 руб. 20 коп. за пуд). Ясно, что при акцизе в 1 руб. 75 коп. с пуда хорошо оборудованные сахарные заводы могли получать высокие прибыли. Расширение сахарного производства неизбежно влекло сокращение нормы прибыли. Производство 1902 — 1903 гг. прогнозировалось в размере около 74 млн. пудов⁷. Поэтому общее собрание сахарозаводчиков 23 февраля 1901 г., обеспокоенное увеличением производства сахара и обострением конкуренции между заводами, одобрило доклад члена общества С. А. Броневского, обосновавшего необходимость „введения в действующий закон о сахарной промышленности таких дополнений, в силу коих каждому заводу предоставлялась бы возможность ежегодно выпускать на внутренний рынок известное, заранее определенное количество сахара независимо от общего производства в империи”. Признавая „введение такой меры весьма желательным”, капиталисты приняли решение подтвердить данные еще в 1897 г. правлению ВОС „полномочия на выработку проекта мероприятий, направленных к предотвращению гонки между заводами, и на предоставление оного министру финансов”⁸. В соответствии с этим правление ВОС в феврале 1902 г. подготовило докладную записку и разработало принципы изменений действующих правил о распределении контингента сахара между заводами. В соответствии с ними неприкосновенный запас предполагалось зачислять по отдельным заводам пропорционально их нормальному производству, в данное время определявшемуся в размере 60 тыс. пудов. Два проекта, разработанные на этой основе, рассматривались на общем собрании ВОС 25 февраля 1902 г., которое постановило уполномочить правление и специально избранную комиссию выработать меры к сокращению перепроизводства и возбудить о них ходатайство перед Министерством финансов⁹.

Министерство финансов внимательно отнеслось к запросам сахарозаводчиков. Их интересы тщательно оберегались при переработке проекта в правительственных органах. В Особое совещание под председательством В. Н. Коковцова ВОС делегировало 9 своих влиятельнейших представителей (Н. П. Балашов, А. А. Бобринский, Л. И. Бродский, П. С. Долгорукий, М. Л. Радзивилл, М. Ф. Собанский, Б. И. Ханенко, П. И. Харитonenko, П. П. Шувалов)¹⁰. Столь же настойчиво правление ВОС сосредоточивало в своих руках и дела по урегулированию свеклосахарного производства в соответствии с действующим законом. Оно не раз ходатайствовало об учреждении регистрационного бюро, которое имело бы своей задачей проверку сведений о совершенных сделках и доставку их в Министерство финансов¹¹. Однако контроль за осуществлением Сахарной нормировки был все же полностью сосредоточен в акцизном управлении без непосредственного привлечения к этому делу объединения сахарозаводчиков.

В видоизмененной форме проекты получения эффективной помощи со стороны государства вылились в 1902—1903 гг. в план учреждения специального „Ссудного сахарозаводческого банка“, который в первую очередь открывал кредит хозяевам песочных заводов. Песочные заводчики, обеспокоенные оформлением Союза рафинеров, в учреждении этого банка усматривали „единственный якорь спасения“¹².

Однако домогательства сахарозаводчиков по вопросу об организации привилегированного кредита не встретили положительного отклика. Разработанные же ВОС принципы изменения Сахарной нормировки были учтены и введены в действие законом от 12 мая 1903 г. Принципиально новые моменты заключались в некотором увеличении размера свободного выпуска сахара с каждого завода на внутренний рынок (до 80 тыс. пудов) и (что особенно важно) в изменении „способа распределения излишков производства между заводами“, чтобы „нерасчетливое расширение выработки отдельными заводами не ложилось на производство всех заводов, а относилось лишь на счет заводов, которые увеличили свою выработку сверх определенной для каждого из них величины“¹³. Ограничивалась и мощность строящихся новых заводов (160 тыс. пудов выпуска сахара в год¹⁴).

Нормировка сахарного производства, осуществлявшаяся правительством в законодательном порядке, на деле фиксировала нормы, определявшиеся сахарозаводчиками в рамках ВОС. Перед передачей предложений в Совет министров они обсуждались в особом совещании из чинов финансового ведомства и представителей сахарной промышленности, где председательствовал обычно начальник Главного управления неокладных сборов. Так, совещание 2 апреля 1907 г. норму производства сахара на очередной сезон 1907/08 г. по предложению

сахарозаводчиков определило в 53 млн. пудов для внутреннего рынка, 8 млн. пудов — в счет неприкосновенного запаса, 7,5 млн. пудов — для Финляндии и Персии. 14 июля было высочайше утверждено постановление Совета министров, принявшего эти цифры, а также и цены, одобренные совещанием¹⁵. Прослеживается твердая линия ВОС на ограничение производства, которое совершенно не соответствовало запросам внутреннего рынка. Так, его члены обратились с ходатайством ограничить контингент сахара для внутреннего рынка на период 1908/09 г. в размере не свыше 50 млн. пудов. Упорные домогательства общества в этом направлении (депутации, докладные записки и пр.) привели к тому, что норма производства сахара для внутреннего рынка была определена в размере 51 млн. пудов (на что ВОС в конечном счете согласилось), но предельные цены были установлены в несколько пониженном размере¹⁶. При определении контингента на 1908/09 г. сахарозаводчики настолько перестраховались, что в течение сезона пришлось сделать два дополнительных выпуска сахара, в результате чего на внутренний рынок в общей сложности поступило 56 млн. пудов. Контингент выпуска на 1909/10 г. в размере 58 млн. пудов оказался сильно заниженным. Уже 8 октября 1909 г. в связи с ростом цен последовал выпуск дополнительно 2 млн. пудов, 23 октября — 3 млн. пудов, 4 ноября — еще 2 млн. пудов, то есть в общем итоге контингент составил 65 млн. пудов. После этих дополнений правление ВОС добилось отказа от дальнейшего выпуска сахара на внутренний рынок и норму выпуска на период 1910/11 г. первоначально предлагало определить в размере 63 млн. пудов¹⁷, но запросы внутреннего рынка подняли ее до 70 млн. пудов. И на 1911/12 г. само общество предложило произвести сахара для внутреннего рынка в размере 72 млн. пудов. Правительство же по представлению Министерства финансов утвердило 73 млн. пудов с понижением цены (по сравнению с предшествующим периодом) на 5 коп. за пуд¹⁸.

Система утверждения исходных данных Сахарной нормировки была настолько слаженной и отработанной, что надобность в совещаниях стала отпадать. Управляющий отделом неокладных сборов Главного управления неокладных сборов и казенной продажи питей 27 марта 1914 г. по поручению товарища министра финансов обратился к председателю правления ВОС с предложением „сообщить свое заключение по вопросу о том, в каком размере следовало бы... установить общее нормальное производство для предстоящего периода сахароварения”. А. А. Бобринский немедленно (28 марта) представил расчеты, из которых вытекало, что общее нормальное производство для периода 1914/15 г. могло быть определено в 107 млн. пудов с отнесением 85 млн. пудов в контингент внутреннего потребления, 10 млн. пудов — в неприкосновенный запас, 3,3 млн. пудов — для вывоза в Финляндию и 5,5 млн. пудов — для вывоза в Пер-

сию. С небольшой корректировкой (увеличение внутреннего контингента на 1 млн. пудов за счет резерва) эти нормы были утверждены правительством¹⁹.

В. И. Ленин, оценивая Сахарную нормировку, еще в 1901 г. отмечал, что царское правительство помогло благородным дворянам-помещикам „устроить стачку миллионеров-сахарозаводчиков для повышения цен и увеличения прибыли...”²⁰.

Меры, предпринимаемые царским правительством по государственному регулированию сахарного производства, в первую очередь соответствовали интересам дворян-помещиков — владельцев мелких и средних, устаревших и плохо оборудованных заводов и имели целью замедлить концентрацию сахарного производства, в которой латифундисты видели для себя главную угрозу. Председатель ВОС А. А. Бобринский в 1908 г., отвергая доводы противников Сахарной нормировки, отмечал: „Нормировка оказывает поддержку малым заводам, предоставляя им относительно больший выпуск на внутренний рынок, чем крупным. С упразднением нормировки наблюдавшийся уже ныне процесс концентрации производства несомненно усилится во вред интересам сельского хозяйства”²¹. В этом смысле нормировка действительно давала эффективные результаты. В 1916 г. особая комиссия при Министерстве финансов вынуждена была признать, что меры по ограничению сахарного производства задержали развитие старых и строительство новых крупных заводов, а также положили предел производству сахара²². Характеризуя нормировку и мотивы покровительства царского правительства сахарному производству, С. Ю. Витте, стоявший у ее истоков, позже заявлял в Государственном совете, что „покровительство промышленности сахарной истекло не из чувства и не из стремления правительства как промышленника, а скорее из чувства и стремления правительства как агрария”²³.

Помимо нормировки в том же направлении действовали и некоторые другие меры акцизного и акционерного законодательства. Так, в 1894—1900 гг. правительство ввело оплату части акциза при выпуске сахара с завода. Однако это новое правило распространялось по преимуществу на новые заводы, а предприятия, принадлежавшие дворянам-помещикам (в особенности титулованным), на длительное время (вплоть до 1906—1907 гг.) освобождались от предварительного взноса, что укрепляло их привилегированное положение. Стремление сохранить позиции дворян-предпринимателей в сахарном производстве привело к введению для акционерных сахарных предприятий 1000 рублевых именных акций и ограничений их приобретения для коммерсантов еврейского происхождения и для иностранцев²⁴. Проект этот, представленный в Совет министров в начале 1900 г., был составлен по указанию С. Ю. Витте. Он определенно был направлен к ограничению притока

еврейских и иностранных капиталов, связанных с крупнейшими акционерными банками²⁵.

Поддержка помещичьего предпринимательства неизбежно означала поддержку устаревших в техническом отношении предприятий. На совещании в Министерстве финансов в 1908 г. представитель Петербургской фруктовой, чайной и винной биржи М. И. Миллер отметил, что „нормировка поддерживает существование... технически отсталых, нерационально поставленных предприятий”²⁶.

Обеспечив твердое монопольное положение сахарозаводчиков на внутреннем рынке, нормировка позволила им извлекать очень высокие прибыли, достигшие в начале XX в. 50% к сумме основного капитала предприятий. Одновременно с этим она становится важным источником государственных доходов. При таком государственном регулировании производства и продажи сахара правительство имело возможность без особых хлопот повышать акцизный сбор. С 1905 по 1913 г. общая сумма государственного дохода от акциза на сахар увеличилась с 78,7 млн. до 139,1 млн. руб.²⁷

Всю тяжесть нормировки, обогащавшей предпринимателей дворян и капиталистов и пополнявшей финансы казны, несли трудящиеся массы. Для них сахар оставался предметом роскоши, а не повседневного потребления. В 1905–1906 гг. страна по размерам душевого потребления сахара сильно отставала от развитых капиталистических государств. На одного человека в среднем потреблялось 14,7 фунта сахара, в то время как в Англии – 97,4, в США – 91,35, в Германии – 44,77, во Франции – 39,09, в Австро-Венгрии – 25,86 фунта. Уровень потребления в России был ближе к уровню потребления стран субтропического климата, где изобилие южных фруктов в какой-то степени объясняет и более ограниченное потребление сахара (Португалия – 13,62 фунта, Турция – 12,81, Испания – 13,3 фунта)²⁸. В запросе по поводу Сахарной нормировки, внесенном в IV Думу 7 июля 1913 г. сравнительно умеренными депутатами (в том числе несколькими священниками), заявлялось, что в стране „количество сахара определяется на каждую варку сахара с такой осторожностью, что цена на сахар не падает и население, особенно бедное, наслаждается сахаром больше через глаза, чем ртом”²⁹. Именно так государство „контролировало, регулировало производство – в пользу магнатов, богачей”³⁰. Прибыли капиталистов и доходы фиска увеличивались в результате ограбления пролетариата и крестьянства, осуществлявшегося через разветвленный аппарат министерства. В конечном счете указанная нормировка для монополистических союзов сахарозаводчиков являлась инструментом для получения устойчивых и высоких сверхприбылей. В. И. Ленин в 1917 г. писал, что „синдикат сахарозаводчиков не только на деле слился уже хозяйственно в один производственный организм общегосударственно-

го размера, но и *стоял уже* под контролем „государства” (т. е. чиновников, служащих капиталистам) еще при царизме”³¹.

На различных совещаниях, в официальных документах ВОС его представители упорно добивались высоких цен на сахар и решительно возражали против малейшего их понижения. Они доказывали, что „понижительная политика шла в ногу с тем техническим и экономическим прогрессом”, который наступил в сахарной промышленности в связи с введением нормировки³². Об известном техническом совершенствовании сахарного производства говорилось выше, но особо следует подчеркнуть, что монополисты и из этого процесса извлекали немалые выгоды. Так, по оценкам сахарозаводчиков, за два десятилетия сахар к 1908 г. понизился в цене на 25%³³. Однако удешевление сахара было более значительным. Выход сахара из свекловицы с 1860/61 по 1913/14 г. (по преимуществу в конце XIX — начале XX в.) увеличился с 6,35 до 12,57%, то есть почти вдвое. Одновременно значительно (с 44,7 до 143,2 пуда) возросли сборы свеклы с одной десятины³⁴. Даже расчеты себестоимости сахарного производства (явно завышенные), приводимые сахарозаводчиками, сами по себе свидетельствуют, что те всячески стремились задержать понижение цен, увеличить разрыв между ними и стоимостью производства. Так, по данным ВОС (по 51 заводу), средняя себестоимость производства составляла в 1906/07 г. 177,83 коп. за пуд, а средние расходы (включая амортизацию, налог и пр.) на пуд сахара в общей сложности оценивались в 203,55 коп. По данным акцизного управления (на основе сведений 94 заводов, в том числе и не вошедших в ВОС), себестоимость была ниже и составляла всего 163,76 коп. Тем не менее стоимость производства сахара, положенная в основу определения существующих на внутреннем рынке цен, была принята в размере двух рублей. На этом основании, учитывая расходы сахарозаводчиков по экспорту, совещание при Министерстве финансов в декабре 1908 г. и само ведомство в представлении министра признали, что „существующие в настоящее время рыночные цены близки к тем, которые по экономическим условиям сахарной промышленности могут быть признаны нормальными”³⁵. Ни совещание, ни министерство не сочли возможным снизить цены на сахар и отказаться от нормировки. Нереальными оказались и планы понижения акциза. Противники этой меры указывали, что в ряде стран (Италия, Голландия, Австро-Венгрия) акциз еще более высок. Так, его уменьшение на 40 коп. в течение пяти-шести лет угрожало сократить поступления казны на 110 млн. руб. Поэтому Совет министров 22 сентября 1908 г. признал невозможным пересмотреть акциз вследствие стремительного увеличения государственных расходов. Предложения в направлении изыскания резервов для понижения цен на сахар ограничились чисто декларативным указанием на необходимость сокращения тор-

говых расходов, осуществляемых якобы путем лучшей организации розничной торговли³⁶.

Попытки возможного административного давления на предпринимательские организации сахарозаводчиков были заведомо обречены на неудачу, ибо, используя государственную нормировку производства сахарного песка в своих интересах, монополисты сохраняли возможность прямого и эффективного давления на нее в случае возникновения подобной конфликтной ситуации. Таким средством воздействия являлось частное, не регулируемое государством Соглашение рафинеров, участники которого занимали командные позиции в ВОС и его правлении³⁷. Показательно, в частности, что при их непосредственном руководстве ВОС в 1907 г. сформировал специальную комиссию (А. А. Бобринский — председатель, Л. И. Бродский — товарищ председателя, К. В. Фишман, М. П. Шестаков и др.), которая из обязательных взносов заводчиков создала специальный фонд для закупки „излишнего” сахара, давившего на рынок, и для вывоза его по демпинговым ценам на заграничные рынки. Всего комиссией было закуплено около 3,26 млн. пудов сахара по цене 390,5 коп. за пуд и вывезено от станции погрузки за границу через Одессу, Данциг и Гамбург по средней цене 128,7 коп. за пуд. На таких же условиях было вывезено 184 тыс. пудов сахара, принадлежавшего участникам соглашения. Операция эта осуществлялась под руководством главы комитета рафинеров Л. И. Бродского, выдавшего свой вексель, учтенные Русским для внешней торговли банком. Общая сумма оборота по этой операции к началу 1909 г. составила около 12,5 млн. руб. Оценивая результаты этой операции, временная комиссия признала, что „благодаря лишь покупкам со стороны комиссии удалось не только предотвратить дальнейшее неминуемое падение цен, но, наоборот, достигнуть даже некоторого подъема таковых”³⁸.

Рафинеры, закупавшие львиную долю сахарного песка, поступающего на внутренний рынок (около 80%), и ограничивавшие производство рафинада, тем самым предопределяли и нормы производства сахарного песка для внутреннего рынка³⁹. Монополистический Союз рафинеров прежде всего стремился ограничить производство и выпуск на рынок рафинада и благодаря этому обеспечить увеличение „ножниц” (в пределах одного рубля⁴⁰) между ценами на песок и рафинад. Если в 1901/02 г. (до начала действия Соглашения рафинеров) было выработано 35 505 тыс. пудов рафинада, то в соответствии с соглашением в 1902/03 г. — 33 867 тыс. пудов, а в 1908/09 г. — 42 610 тыс. пудов. В марте 1911 г., стремясь обеспечить принятую разницу в ценах на песок и рафинад, заводчики после возобновления соглашения постановили сократить выпуск рафинада с заводов на 10% (в общей сложности на 5 млн. пудов) и допускать его в том случае, если разница в цене будет составлять более одного рубля⁴¹. В 1912/13 г. в запас намечалось отчислить 5% производ-

ства рафинада. В результате подобных мер фактическая разница цен превысила один рубль⁴².

Руководящую роль Союза рафинеров в делах всей сахарной промышленности (и в конечном счете той же Сахарной нормировки) вынуждены были признать и царские чиновники. Так, начальник Главного управления неокладных сборов в октябре 1908 г., указывая на разницу в ценах между песком и рафинадом в размере 1 руб. 10 коп. при расходах на рафинировку в 40—50 коп., утверждал: „Значит, в этом отношении действительно частная нормировка рафинеров оказывает давление на рынок в смысле повышения цен на рафинад и косвенно, быть может, влияет на уменьшение выпуска на рынок сахарного песка“⁴³. Рафинеры решительно выступали против подчинения рафинадного производства казенной нормировке, ибо она ничего полезного, кроме назойливого вмешательства царских чиновников в их „внутренние“ дела, им не сулила⁴⁴. Все, что можно было получить от государственного аппарата и использовать в своих интересах, они получали и при существующем положении. Министерство финансов оказалось бессильным парализовать по существу не контролируемое им Соглашение рафинеров. Их действиям не могли воспрепятствовать и некоторые акты Министерства финансов, запретившего, в частности, в конце 1911 г. управляющим акцизными сборами давать заводчикам по их просьбе удостоверения о количестве вырабатываемого на заводах сахара за каждый месяц и его остатках на 1-е число для представления в комитет рафинеров⁴⁵. Если в этом соглашении и обострялись трения, приводившие к временному разрыву между участниками союза, то они были связаны с внутренней борьбой соперничающих групп⁴⁶.

Искусственное повышение цен на сахар вызывало недовольство даже буржуазной общественности, и Министерство финансов разрабатывает законопроект, предоставлявший министру финансов право в случае превышения на внутреннем рынке цен на 20 коп. выше установленных нормировкой прекращать возврат акциза при вывозе сахара за границу (то есть премии при вывозе) и разрешать временно привоз сахара из-за границы по пониженной тарифной ставке⁴⁷. Представители ВОС публично заявляли, что закон этот не опасен для сахарной промышленности, тем не менее против него выступили не только руководители организации сахарозаводчиков (А. А. Бобринский, Н. П. Балашов, Б. И. Ханенко), но и лидеры общероссийских торгово-промышленных кругов (Н. С. Авдаков и Г. А. Крестовников)⁴⁸. Представители буржуазной оппозиции, оценивая новую законодательную меру, обращали внимание и на бессилие правительства, хотя „все на основании действующих узаконений зависит от него“. Выступая 31 марта 1910 г. в Думе, видный кадет Н. Н. Кутлер не без сарказма отмечал: „Министр финансов вел эту борьбу (против повышения цен на сахар. — В. Л.) почти

целый год, и в результате произошло то, что почти все оружие, которым располагал министр финансов в виде сахарного запаса, им растрачено, и он оказался без средств для дальнейшей борьбы и явился к нам за подкреплениями"⁴⁹.

В соответствии с новым законом с 1 июля по 1 сентября 1910 г. был прекращен возврат акциза на сахар, вывозимый в Западную Европу, а ввозные пошлины на зарубежный сахар были понижены. Однако практическое значение принятых мер оказалось в 1910 г. мизерным, ибо на западноевропейских рынках в это время ощущался недостаток сахара. Поэтому импорт его составил всего 440 тыс. пудов, что, по признанию ВОС, не могло оказать „какого-либо серьезного влияния на русский сахарный рынок"⁵⁰. Однако в последующие годы сахарозаводчики все же резко сокращают выпуск сахара за границу, предпочитая получить высокие доходы на внутреннем рынке и предотвратить потенциальную угрозу допуска зарубежного сахара. Возможность эта при резком возрастании его недостатка все более приобретала реальные очертания.

Несмотря на все значение, которое в сахарной промышленности имели объединенные рафинеры, направляющая роль в системе государственно-монополистического регулирования производства и сбыта все же принадлежала контролируемому ими ВОС. В рамках этой организации и предпринимались все основные параметры Сахарной нормировки, производилась ее техническая разработка. Общество твердо закрепляется в качестве важнейшего звена государственно-монополистического регулирования, которое в сахарной промышленности приобрело достаточно зрелые формы⁵¹.

Дальнейшее развитие государственно-монополистического регулирования сахарного производства было связано с организацией экспорта сахара и участием России в государственных международных соглашениях по этому вопросу. Распространение воздействия государства обуславливалось укреплением в сахарной промышленности позиций объединенных рафинеров, различные группировки которых все теснее сближались с теми или иными банковскими монополиями. Проведенное под их руководством „очищение" российского сахарного рынка за счет вывоза сахара по „бросовым" ценам за границу, по всей видимости, создало определенную почву для участия России в международных соглашениях о разделе европейских рынков.

Расширение производства свекловичного сахара в ряде европейских стран (Франция, Германия, Австро-Венгрия) побуждало правительства, верные принципам покровительства сельского хозяйства и сахарной промышленности, еще во второй половине XIX в. принимать „меры к облегчению сбыта излишков производства за границу". Они выражались первоначально в возврате экспортерам внутреннего налога на сахар с некоторой надбавкой, а затем в утверждении практики поощрения вывоза

сахара посредством поощрительных премий. Обострение конкуренции между сахаропроизводящими странами на международных рынках способствовало быстрому понижению на него цен, что влекло за собой сокращение поступлений в государственные бюджеты. Это побуждало европейские государства заключать соглашения об отказе от премий при вывозе. Первое из них (между Англией, Францией, Бельгией и Голландией), действовавшее 10 лет, состоялось в 1863 г. Менее устойчивые соглашения заключались также в 1873 и в 1887—1888 гг. Последняя, Лондонская конвенция не дала позитивного результата, ибо в случае внутреннего перепроизводства сахаропроизводящие страны расширяли экспорт, увеличивая премии, по „бросовым” ценам. Особенно эта борьба за рынки усилилась с середины 90-х годов. Германия в 1896 г. удвоила размер вывозных премий, что позволило ей за один год увеличить экспорт на 17 млн. руб. Это побудило Австро-Венгрию увеличить свой фонд премий с 5 до 9 млн. гульденов. Не отстала и Франция, которая в дополнение к значительной косвенной премии ввела и прямую (4,5 фр. за центнер). Обострявшуюся борьбу попытались приглушить на четвертой сахарной конференции, состоявшейся в 1898 г. с участием России в Брюсселе. Однако и на этот раз соглашение не было достигнуто, ибо Франция не пожелала отказаться от косвенных премий, а Россия — от своего внутреннего законодательства ввиду только что введенной Сахарной нормы.

Более благоприятные условия сложились в начале XX в., когда Англия, являвшаяся основным рынком сбыта вывозимого европейского сахара, под давлением своих колоний, недовольных напором европейского дешевого продукта, вытеснявшего тростниковый, согласилась ввести таможенные пошлины на ввозимый премированный европейский сахар. В конце 1901 г. на пятой конференции в Брюсселе представители Германии, Австро-Венгрии, Бельгии, Италии, Испании, Франции, Великобритании, Голландии и Швеции определили условия соглашения. Оно было подписано 5 марта 1902 г.⁵²

Конвенция, вводимая с сентября 1903 г. на пять лет, предусматривала упразднение премий и ограничение надбавок к таможенным пошлинам. Стороны, заключившие ее, обязывались подчинить все сахарные предприятия „порядку, установленному для хранения в складочных помещениях, под постоянным наблюдением, в течение дня и ночи, чинов финансового ведомства”. Конвенция ратифицировалась высшими правительственными органами соответствующих стран как внешнеполитический договор, а ратификации хранились в Бельгийском министерстве иностранных дел⁵³.

Брюссельская конвенция знаменовала собой переход от регулирования сахарной промышленности международными соглашениями монополистических группировок различных

стран к ее межгосударственному регулированию на основе оформления в каждой из участвующих стран определенных государственно-монополистических институтов, действовавших в соответствии с интересами предпринимательских объединений*⁵⁴.

Царская Россия не вошла в Брюссельскую конвенцию, ибо предприниматели не желали поступаться только что приобретенными привилегиями на внутреннем рынке. Внутренние сахарофискальные законы и таможенная политика России никак не согласовывались с основными принципами Брюссельской конвенции. Поэтому Россия оказалась за бортом международного соглашения⁵⁵. Следует заметить, что и сахарозаводчики, и правительство, давая себе определенный отчет в выгодах соглашения, все же стремились использовать его в своих интересах. В октябре 1903 г. на заседание Постоянной международной сахарной комиссии в Брюсселе был командирован чиновник Министерства финансов. Он попытался убедить комиссию, что изменения, введенные законом от 17 мая 1903 г., дают основание признать русское законодательство не премирующим. Но попытка оказалась безуспешной. Комиссия признала, что русские законы могут быть признаны не премирующими вывоз „лишь при известных условиях”⁵⁶.

Хотя российские сахарозаводчики от действия конвенции получили известные косвенные выгоды (повышение цен на сахар на традиционных русских рынках, связанное с ростом цен на важнейших рынках Европы), они практически лишились некоторых основных районов сбыта. Английское правительство, действуя в соответствии с конвенцией, запретило ввоз русского сахара. Ответная акция по отношению к цейлонскому чаю, ввозившемуся в Россию, не имела успеха⁵⁷. В большинстве стран Западной Европы русский сахар был обложен высокими пошлинами. При таких условиях он мог попадать лишь в страны, не объединенные конвенцией. Потому (за исключением Персии и Финляндии) вывоз его практически прекратился. Если он и попадал на иные рынки, то по преимуществу через Финляндию и в весьма незначительных размерах (100—200 тыс. пудов в год)⁵⁸.

К 1907 г. для участия России в конвенции складываются более благоприятные условия. Они определялись и обострением

* В этой связи нам представляется недостаточно точным утверждение Х. Нуссбаум о том, что сахарный картель в Германии существовал только с 1900 до 1903 г. и после введения конвенции ликвидировался (Baudis D., Nissbaum H. *Wirtschaft und Staat in Deutschland vom Ende des 19. Jahrhunderts bis 1918/1919*. Berlin, 1978, S. 179). Не произошло ли здесь изменения формы монополистического соглашения?

противоречий на международном сахарном рынке. Английское правительство, используя нараставшее недовольство населения в связи со значительным повышением цен на сахар в результате конвенционного соглашения, в июле 1907 г. заявило комиссии о невозможности для Англии — „страны свободной торговли” с 1 сентября 1908 г. принимать участие в международном соглашении на установленных конвенцией условиях. Англия добивалась полного освобождения от обязанности облагать акцизным сбором сахар тех стран, которые Постоянной международной сахарной комиссией признавались премирующими и свой вывоз⁵⁹. Это требование дополнялось публичным заявлением английского министра колоний в палате общин, который отметил совпадение интересов Англии и России. В речи министра достаточно недвусмысленно сквозило недовольство тем доминирующим положением, которое Германия и Австро-Венгрия заняли на международном сахарном рынке⁶⁰. В 1905 и 1906 гг. Германия, в частности, экспортировала почти половину (45,2—46,7%), а Австро-Венгрия — более половины (55,4—59,2%) производимого сахара. В общей сложности этот экспорт превышал 110 млн. пудов по сравнению с 19—22,4 млн. пудов французского экспорта⁶¹.

Политическое сближение, наблюдавшееся в это время между Англией и Россией (начальный этап складывания тройственной Антанты), способствовало консолидации усилий дружественных государств в борьбе против австро-германских монополий. Угроза распада конвенции вызывала серьезную тревогу у руководителей монополистического союза французских сахарозаводчиков, которые были обеспокоены активизацией германских и австро-венгерских картелей, способных переполнить английский рынок дешевым сахаром⁶². Естественно, что неофициальный зондаж позиции России по этому вопросу был произведен первоначально Францией. В марте—апреле 1907 г. французское правительство обратилось в Министерство финансов (через агента министерства в Париже) по вопросу о возможности присоединения России к конвенции⁶³. Министерство финансов незамедлительно (13 апреля) направляет письмо в правление ВОС, на которое получило 14 июня исчерпывающий ответ за подписью А. А. Бобринского. В письме недвусмысленно указывалось, что распад конвенции „угрожает интересам нашей сахарной промышленности весьма тяжелыми последствиями”, связанными с неизбежным падением цен на европейских рынках⁶⁴; однако вступление России в конвенцию предлагалось оградить следующими условиями: „1) чтобы наше внутреннее законодательство по сахарной промышленности оставалось в неприкосновенности, 2) чтобы наш внутренний рынок был в достаточной степени огражден от ввоза иностранного сахара и 3) чтобы существующая разница в обложении русского и иностранного сахара при ввозе в Финляндию не была уменьшена”⁶⁵.

При этом сахарозаводчики допускали возможность понижения таможенных пошлин не ниже 4 руб. для песка и 5 руб. для сахара⁶⁶. Соглашаясь с позицией ВОС, правительство в июле 1907 г. сделало соответствующее представление бельгийскому правительству, у которого сосредоточивалась официальная документация по делам конвенции⁶⁷.

В сентябре—октябре 1907 г. Министерством финансов было собрано специальное совещание, которое еще раз одобрило условия ВОС и выработало инструкцию уполномоченному, командируемому на сессию Постоянной международной сахарной комиссии. Кроме постоянного представителя ВОС в Петербурге М. Ю. Цехановского на заседаниях в октябре присутствовал и А. А. Бобринский. Он категорично заявлял, что „установление для нашего сахарного экспорта каких-либо ограничений представляется нежелательным“, что „ограничение это могло бы быть установлено исключительно лишь в отношении английского рынка“, в крайнем случае не менее 15 млн. пудов в год⁶⁸. В ноябре 1907 г. русский правительственный делегат огласил в Брюсселе на Постоянной международной сахарной комиссии декларацию, содержащую пожелания России.

Заинтересованность других сахаропроизводящих государств в привлечении России к соглашению оказалась настолько очевидной, что комиссия вынуждена была теперь признать отвергаемые ранее аргументы относительно сохранения таможенного обложения ввозимого в страну сахара. Она согласилась с тем, что основательность этих притязаний обуславливается низкой культурой земледелия, в результате которой производство в России сахара обходится значительно дороже, чем в западноевропейских странах. После горячих дискуссий были определены и другие общие условия соглашения. В соответствии с ними России на пять лет было предоставлено право вывезти на мировые рынки 61 млн. пудов сахара (по 12,2 млн. пудов в год в среднем); вывоз на „естественные“ российские рынки (Финляндия, Персия, Китай) не входил в это количество⁶⁹.

В январе 1908 г. был ратифицирован договор, подписанный 6 (19) декабря 1907 г. Уполномоченным российского правительства в Постоянной международной сахарной комиссии становится действительный статский советник В. В. Полежаев, а делегатами-экспертами — один чиновник Министерства финансов и 4 представителя ВОС (А. А. Бобринский, И. Г. Натасон, М. Ю. Цехановский, И. С. Щениовский)⁷⁰.

Достигнутые результаты были одобрены сахарозаводчиками, ибо они обеспечивали условия для расширения экспорта сахара в несколько раз⁷¹. Если в 1904—1906 гг. на мировые рынки из России ежегодно вывозилось в среднем 2 343 тыс. пудов, то с 1 октября 1907 г. по 18 апреля 1909 г. конвенционный вывоз достиг 18,3 млн. пудов сахара (без вывоза в Персию

и Финляндию)⁷². В связи с возросшей активностью на западноевропейских рынках значительно возросли и расходы сахарозаводчиков по экспорту. По данным А. А. Бобринского (признанным совещанием в Министерстве финансов достаточно достоверными), общий ежегодный „убыток” от экспорта определялся в 9,75 млн. руб.⁷³ Как отмечалось, эти „потери” компенсировались высокими ценами на внутреннем рынке, что и послужило причиной выступлений известных кругов буржуазно-помещичьей общественности против дороговизны сахара и побудило правительство к „изучению” путей его удешевления.

Государственно-монополистическое регулирование производства было основой, на которой заправили российской сахарной промышленности имели возможность активизировать свою борьбу за внешние рынки. Их аппетиты настолько возросли, что они настойчиво, усиливая давление на правительство, добивались увеличения конвенционной доли вывоза до 24 400—30 500 тыс. пудов в сезон (увеличение до 18 300 тыс. пудов, которого правительство добилось в Брюсселе, их уже не удовлетворяло)⁷⁴. Настаивая на своих требованиях, сахарозаводчики угрожали выходом из Брюссельской конвенции, ибо, как утверждал Л. И. Бродский, „конвенция железным кольцом сковала нашу сахарную промышленность” и „они в ней задыхаются”⁷⁵.

Амбициозные претензии российских сахарозаводчиков вызвали недовольство во французских деловых кругах (не говоря уже о германских и австро-венгерских представителях). В конечном счете российским монополистам пришлось удовлетвориться увеличением конвенционного контингента до 16,5 млн. пудов. Это решение недовольные сахарозаводчики приписали излишней уступчивости правительства⁷⁶.

Подобная настойчивость монополистов-сахарозаводчиков была явно несоразмерна даже с реальными производственными мощностями промышленности, которая в связи с ростом внутреннего спроса перед первой мировой войной не могла реализовать причитающиеся ей конвенционные квоты. Однако особо опекаемый демпинговый вывоз для монополистов в любое время мог служить эффективным средством повышения цен на внутреннем рынке. В кампаниях 1912/13 и 1913/14 гг. Россия не использовала и десятой доли предоставленных ей основных и дополнительных контингентов⁷⁷. В 1907—1913 гг. вместо 94,7 млн. пудов, позволенных ей конвенционным соглашением, Россия вывезла лишь 56,2 млн. пудов сахара⁷⁸.

Распространение сферы государственно-монополистического регулирования на зарубежную торговлю сахаром выразилась и в расширении объема самой сахарной нормировки. В соответствии с международным конвенционным соглашением Россия начинает полнее нормировать и внешний вывоз. Уже в феврале 1908 г. ВОС, обсудив вопрос об установлении контроля за экспортом российского сахара, признало, что „наиболее целесо-

образной в этом отношении мерой являлось бы распределение установленных Брюссельским соглашением вывозных контингентов между песочными и песочно-рафинадными заводами и чтобы это распределение было сделано пропорционально их производительности в данном периоде, сверх 80 тыс. пудов по каждому заводу". Это мнение было предметом обсуждения на совещании в Министерстве торговли и промышленности при участии представителей ВОС, которое, одобряя предложения капиталистов о введении распределения контингента вывоза и контроля за ним, высказалось за несколько иной принцип распределения. В основу его была положена расверстка пропорционально количеству имеющихся на заводах излишков. По предложению министра финансов вопрос этот был поставлен на обсуждение съезда сахарозаводчиков, созванного в Киеве в мае 1908 г. На съезде рассматривалось несколько вариантов распределения экспортного контингента, но в конечном итоге сначала большинством съезда, а затем и всеми его участниками был принят принцип, выработанный на совещании в Министерстве торговли и промышленности. Это постановление съезда было одобрено правительством⁷⁹.

Вслед за тем такая же контрольная мера стала практиковаться по отношению к сахару, вывозимому в Финляндию и Персию. Побудительным мотивом явилось сравнение таможенных данных о вывозе сахара в Финляндию с данными финляндской таможенной службы о его ввозе, что обнаружило на 1 сентября 1908 г. разницу в 2 млн. пудов, которые фактически попали на западноевропейские рынки. Поэтому первоначально вывоз сахара в эти страны был подчинен особым контрольным мерам, а с 1909 г. стали определяться общий контингент и расверстка вывозного сахара как в Финляндию, так и в Персию⁸⁰. Регулирование этой стороны сахарной торговли сопровождалось и регулированием предельных рыночных цен „на котирующиеся на бирже свидетельства на вывоз сахара": в Финляндию — в размере 65 коп. за пуд, в Персию — в размере 75 коп. за пуд⁸¹.

Следовательно, в сахарной промышленности России перед первой мировой войной действовала достаточно устойчивая система государственно-монополистического регулирования, опиравшаяся на соединение частнокапиталистической монополии с монополией государственной. Техническое обеспечение государственно-монополистического регулирования (учет количества выпускаемого в соответствии с нормировкой сахара как для внутреннего, так и для внешнего рынка и пр.) в значительной степени осуществлялось Главным управлением неокладных сборов и местными акцизными управлениями. При таком положении необходимый учетно-регистрационный аппарат расширялся не столько в предпринимательских организациях, обеспечивающих соответствующие монополистические соглашения, сколько в определенных звеньях государственного аппарата.

Для монополистов сахарной промышленности, руководящие круги которых имели эффективные средства воздействия на правящие верхи, это не могло причинить неудобств. Представителям аристократических групп такое положение открывало дополнительные возможности для укрепления их позиций в борьбе с финансовыми кругами, теснее связанными с крупнейшими российскими банками, стремившимися овладеть сахарным производством и оттеснить их с руководящих позиций. Подобный тип государственно-монополистического регулирования позволял помещикам-латифундистам обеспечивать известное равновесие сил в свою пользу, сохраняя лидирующее положение во Всероссийском обществе сахарозаводчиков.

2. Государственно-монополистическое регулирование при распределении железнодорожных заказов и выполнении морской судостроительной программы

Монополизация производства, ускоренная кризисом 1900–1903 гг., активизировала развитие государственно-монополистических тенденций в тяжелой промышленности России. К началу XX в. ограничивается железнодорожное строительство, в связи с чем сокращается объем железнодорожных заказов, а это незамедлительно сказалось на производстве крупнейших машиностроительных предприятий страны, которые оказались в весьма затруднительном положении⁸². Преобладающая часть железнодорожных заказов предоставлялась непосредственно казной. Поэтому капиталисты пытались всемерно воздействовать на правительственные органы с целью обеспечить выгодные заказы на стабильных условиях⁸³. Так, еще в 90-х годах прошлого столетия трижды возникали проекты учреждения специального комитета по распределению казенных заказов. Однако С. Ю. Витте, опасаясь повышения цен на необходимые ведомству путей сообщения материалы, не дал им хода⁸⁴. Отношение к подобным проектам начинает изменяться под воздействием кризиса и под настойчивым давлением оформлявшихся специализированных предпринимательских союзов. Машиностроительные заводы, объединенные частными соглашениями по паровозам и вагонам, действовали в этом направлении особенно активно⁸⁵. Не меньшее единодушие проявляли и рельсопрокатные заводы⁸⁶. В деле регулирования казенных железнодорожных заказов еще до создания специального комитета были сделаны некоторые реальные шаги⁸⁷. В 1899 г. при Управлении железных дорог был образован сроком на три года временный комитет, который распределял среди действующих в то время заводов заказы на подвижной состав и материалы, необходимые для железных дорог (как казенных, так и частных). Вновь возникшие заводы и мастерские не могли получать эти

заказы⁸⁸. Однако механизм деятельности регулирующего учреждения сложился не сразу.

Вопрос о финансировании и размерах закупок специально обсуждался в 1900 г. на совещаниях в Министерстве финансов под председательством В. И. Ковалевского. Совещание определило ежегодный объем заказов в течение трех лет, установленный на основе показателей текущего года, рассмотрело принципы распределения заказов и пр.⁸⁹ Разрешение этих вопросов Министерством финансов создавало прочную основу для государственного регулирования и оформления государственно-монополистических органов в машиностроении.

Подготовка к организации распределения заказов требовала и совершенствования статистики железнодорожного производства. В 1901 г. по инициативе Совета съезда горно-промышленников Юга России с разрешения министра финансов при редакции периодических изданий министерства был образован Особый совещательный комитет, в который наряду с представителями ведомств вошли предприниматели и специалисты⁹⁰.

В начале 1901 г., учитывая критическое положение заводов, государственная комиссия под председательством Н. П. Петрова „подвергла пересмотру существующие цены на рельсы и подвижной состав для казенных заказов, признала за некоторым понижением для рельсов, цены подвижного состава отнюдь не увеличенными и постановила сохранить их и даже повысить на пассажирские вагоны”⁹¹. Через десять лет предприниматели, вполне положительно оценив проведенную в свое время работу, выразили надежду, что предстоящий пересмотр цен „будет оставлен столь же тщательным и всесторонним обследованием совместно с представителями промышленности, как это имело место в 1901 г. при установлении цен на рельсы, скрепления и подвижной состав”⁹².

Комитет по распределению железнодорожных заказов, созданный в середине 1902 г., собирал сведения о производительности и технической мощности заводов, изготовляющих подвижной состав и оборудование для железных дорог, и заказах (как казенных, так и частных), предоставленных этим предприятиям; он составлял списки заводов, получающих казенные заказы, распределял эти заказы между соответствующими предприятиями; кроме того, распределение заказов частных железных дорог (с их согласия) также могло осуществляться комитетом. В этом случае на его заседания с правом решающего голоса приглашались представители правлений железнодорожных обществ⁹³. Даже десять лет спустя руководители „Прод-вагона” очень высоко оценивали действия правительства, которое „не пожелало извлечь из этого (кризисного. — В. Л.) положения временную выгоду, верно предусматривая, что путем регулирования цен и распределения между отдельными заводами

заказов оно сохранит для дальнейшей деятельности все вызванные им самим к жизни предприятия...»⁹⁴.

В состав Комитета по распределению железнодорожных заказов наряду с чиновниками Министерства путей сообщения входили представители Министерства финансов, Министерства торговли и промышленности и Государственного контроля⁹⁵. Однако в своей деятельности он все больше опирался на соответствующие монополистические союзы. Наиболее устойчиво государственно-капиталистический характер его деятельности сохранялся при регулировании закупок рельсов. Он непосредственно распределял годовую норму заказов между заводами по определенным коэффициентам, установленным в соответствии с их поставками казне до образования комитета. Большую часть заказов (до 70%) получали заводы Южно-Русского Днепропетровского и Новороссийского обществ, а также Русско-Бельгийский, Донецкий и Брянский заводы; остальные шесть (в том числе три — на Юге России и три — на Урале), несмотря на то, что их мощности превосходили 50% общего производства, принимали сравнительно незначительное участие в изготовлении рельсов. Недовольство произвольным „усмотрением” чиновников возникло даже среди фаворитируемых предприятий. Так, в самом начале 1903 г. в ответ на жалобу Брянского завода Департамент железнодорожных дел признал справедливым решение комитета, отказавшего предприятию в заказах на рельсовые скрепления на том основании, что оно было обеспечено достаточно выгодными заказами на рельсы⁹⁶.

Естественно, что сложившаяся практика неизбежно вызывала обострение борьбы между заводчиками, приводила к настойчивому стремлению заводов, не попавших в число поставщиков казны, получить такие же права. В частности, в 1905 г. Ю. П. Гужон (владелец Московского металлического завода) от имени „обиженных” предприятий требовал „положить предел подобной несправедливости” и предлагал распределение казенных заказов из правительственного органа передать Постоянной совещательной конторе железозаводчиков. Однако правительственная политика фаворитизма в рельсовом производстве продолжалась, что совершенно недвусмысленно выразил товарищ министра торговли и промышленности В. И. Тимирязев при обсуждении записки Гужона: „Правительство при распределении заказов на рельсы руководствуется необходимостью оказать поддержку тому или иному предприятию, а в переплатах за поставки казне рельсов правительство видит возможность оказать поддержку этим заводам в силу тех или иных соображений”⁹⁷. Тем не менее роль предпринимательских объединений в деле реального регулирования рельсового производства неуклонно возрастала.

В конце 1907 г. борьба за квоты при распределении заказов на рельсы еще более обострилась. Представители Донецко-

Юрьевского общества и общества „Русский Провиданс” в октябре 1907 г. обратились в Совет съездов представителей промышленности и торговли с докладной запиской, в которой выражалось недовольство по поводу того, что комитет стал „раз и навсегда ничем не ограниченным хозяином по распределению этих заказов”. Мотивы, которыми он руководствовался при распределении заказов, объявлялись неверными и вредными, ибо существующая практика создавала „искусственные и совершенно ненормальные условия конкуренции”. В записке выдвигалось требование при распределении рельсовых заказов учитывать соответствующие производственные мощности⁹⁸. На совещании, созванном для обсуждения этого вопроса и состоявшемся при Совете съездов 21 ноября под председательством руководителя постоянной совещательной конторы железозаводчиков М. Ф. Норпе, представители общества „Русский Провиданс” П. Г. Дарси и А. А. Леви заявляли, что деятельностью комитета недовольны Брянское, Южно-Русское Днепровское и Таганрогское общества (хотя те официально и не высказывались). Притязания заправил металлургической промышленности откровеннее всех выразил В. Д. Белов (Донецко-Юрьевское общество), заявивший, что „сущность записки должна свестись к тому, чтобы заводы взяли на себя труд распределения казенных заказов, притом по единственно справедливому принципу, то есть сообразно производительной способности заводов”. Представители заводов и автор записки (П. П. Рудников) заявили также, что они не стремятся к непременно уничтожению комитета, а лишь хотели добиться, чтобы он „руководствовался высочайше утвержденной инструкцией, которая рекомендует ему согласоваться с мнением заводчиков”⁹⁹.

Характеризуя эти трения, нельзя не обратить внимание на то, что решающая роль в исполнении казенных заказов на рельсы принадлежала предприятиям, которые создали синдикат „Продамета”. Именно Южно-Русское Днепровское общество являлось крупнейшим контрагентом синдиката, а И. Я. Ясюкович, возглавлявший это предприятие, был его организатором и первым председателем совета. В 1904 г. вследствие перераспределения сил пост председателя перешел к П. Г. Дарси, который представлял предприятия, активно добивавшиеся перераспределения квот в синдикате¹⁰⁰.

Однако и в это время монополисты металлургической промышленности „не оформляют” синдикатского соглашения на производство рельсов. Они внешне выступают индивидуально, разрозненно, а требования их к правительственным органам ограничиваются в основном пожеланиями считаться с мнением заводчиков. До 1909 г. рельсовое производство синдикатом „Продамета” официально не регламентировалось. Более того, даже после заключения соглашения о его регулировании руководители синдиката успешно втолковывали царским чиновни-

кам мысль, что южнорусские рельсопрокатные заводы „всцело подчиняются распределению заказов между ними правительственным органом и ценам, установленным правительством, дорожа тем, что каждый из них имеет обеспеченный ему казенный заказ, хотя и в скромных размерах, но вполне определенный”¹⁰¹. Прикрывая свои связи, они пытались избежать упреков в свой адрес в связи с ущемлением интересов уральских горнозаводчиков. Однако стремления их были весьма определенны и по существу сводились „к необходимости синдицирования рельсового производства”¹⁰². Заключение синдикатского соглашения состоялось в 1909 г., когда общая конъюнктура промышленного производства обнаружила явную тенденцию к улучшению, что уже само по себе ослабляло накал противоборства группировок в металлургической промышленности. Тем не менее, несмотря на это „смягчающее” обстоятельство, именно в 1909 г. последовали новые настойчивые ходатайства уральских заводчиков, утверждавших, что доля их заказов на рельсы для строительства дорог в Сибири и Средней Азии слишком незначительна, что вновь строящиеся железные дороги переплачивают южным заводам от 3 до 17 коп. за пуд, или около 300 тыс. руб. в год¹⁰³.

Рельсопрокатные заводы, объединенные в 1909 г. „Продаметой”, продолжали, хотя и не столь настойчиво, проводить линию на отстранение комитета от распределения заказов. Это выражалось и в показном безразличии к обсуждению вопроса о дальнейшем функционировании этого органа, и в заявлениях о том, что для них будет даже „выгоднее сдача заказов с торгов, так как в таком случае рельсопрокатные заводы приступят к изготовлению железнодорожных скреплений, будучи в настоящее время лишены права на такое производство”¹⁰⁴. В то же время уральские горнопромышленники ратовали за сохранение существующей системы правительственного распределения заказов на рельсы и рельсовые скрепления. Они предупреждали, что, если после 1 января 1912 г. будет прекращена деятельность комитета, распределение рельсов от правительственной организации перейдет к „Продамете”, а положение уральских заводов „при свободной конкуренции с южными заводами... будет безвыходное. Борьба с южным синдикатом будет им не по силам”¹⁰⁵.

Вопрос о продлении деятельности комитета специально рассматривался в Особом совещании для пересмотра существующих цен на рельсы, скрепления и подвижной состав для железных дорог и порядка выдачи заказов на означенные предметы в октябре—ноябре 1911 г. Совещание признало, что надобность в правительственной регламентации здесь отпадает и переход рельсопрокатных заводов к свободной конкуренции не будет сопряжен для заводов с какими-либо потрясениями¹⁰⁶, но, учитывая в первую очередь групповые интересы уральских горных

заводов, царские чиновники признали необходимым сохранить „действующую систему распределения заказов между заводами” и для рельсопрокатных предприятий¹⁰⁷.

Следовательно, руководящие позиции монополистических соглашений рельсопрокатных заводов на исходных и „критических” точках государственного регулирования (принцип распределения заказов, цены и пр.) также становятся все более решающими в деле осуществления государственных регламентаций заказов на рельсы и рельсовые скрепления. Однако их воздействие на правительственные органы в этой сфере имело все еще „стертый”, завуалированный характер.

Наряду с серьезными противоречиями уральских и южных рельсопрокатных заводов у них имелись и значительные общие материальные интересы, которые до определенных пределов их объединяли и заставляли выступать единым фронтом. Постоянная совещательная контора железозаводчиков, активно действовавшая в направлении обеспечения казенной нормировки (руками заводчиков) производства предприятий транспортного машиностроения, определенно высказывалась за оформление соответствующих монополистических союзов. В ноябре 1901 г. конторой была подготовлена специальная записка о причинах кризиса железоделательной промышленности и о средствах ее поддержания. Записку было решено не отправлять в Горный департамент, ибо ее признали излишней вследствие опубликования в официальном „Вестнике финансов, промышленности и торговли” (№ 47 от 25 ноября) заявления Министерства финансов, удовлетворяющего заводчиков. В записке же содержалось предложение выдавать заказы Союзу железозаводчиков своевременно — на год-два вперед. Руководители конторы, обосновывая посягательства монополистов, утверждали: „Не подлежит сомнению, что одни только правительственные меры не могут исправить дела без энергичного и осмысленного участия в этом деле самих железопромышленников. Заводы прежде всего должны войти в соглашение или объединиться в союз. Соглашение это должно иметь целью урегулирование соотношения между производством и спросом и установление на металл нормальных цен, чтобы дать заводам возможность существования”¹⁰⁸.

Однако „нормальные” взаимоотношения между монополистами южной и уральской металлургической промышленности и в рамках конторы складывались далеко не сразу. Уральские заводчики решительно отвергли осенью 1901 г. идею создания общего для всех районов России Железоделательного синдиката и склонились к заключению локального соглашения, оформленного некоторое время спустя¹⁰⁹. Однако по наиболее существенному вопросу их позиции совпадали с позицией владельцев металлургических заводов Юга. Двадцать седьмой съезд горнопромышленников Юга в 1903 г. ходатайствует „о содействии к

осуществлению нормировки железного производства как единственного средства, могущего вывести металлургическую промышленность из угнетенного состояния". Горный департамент отклонил ходатайство, признав его неисполнимым¹¹⁰. В свою очередь уральские горнозаводчики на своем одиннадцатом съезде также постановили ходатайствовать о правительственном нормировании „производства всех металлургических районов империи". Домогательства эти, однако, не получили поддержки в Министерстве финансов и в других ведомствах¹¹¹.

В конечном счете подготовка вопросов о ценах и условиях поставок рельсов казне все же концентрировалась около Постоянной совещательной конторы. Для их решения рельсопрокатные заводы объединились вокруг этого учреждения. Роль его оставалась неколебимой вплоть до первой мировой войны, хотя синдикат „Продамета" к этому времени укрепил свои позиции. В середине июля 1914 г. состоялось совещание представителей рельсопрокатных заводов Юга и Урала по вопросу о ценах на рельсы на предстоящие три года. Совещание подтвердило необходимость обоснования (по требованию Комитета по распределению железнодорожных заказов) заявленных заводчиками новых, повышенных цен. Для подготовки соответствующих материалов была создана специальная комиссия¹¹². Одновременно другая комиссия Постоянной конторы, исполняя желание рельсопрокатных заводов, выработала проект новых технических условий на рельсы и инструкцию по осмотру и приемке не выдержавших срока гарантии рельсов. Эти материалы были представлены заинтересованными заводами вместе с докладной запиской в Министерство путей сообщения¹¹³.

В одной из официальных записок неразрывная связь государственного регулирующего органа с монополистическими союзами характеризовалась следующим образом: „Из журналов Комитета по распределению заказов, с одной стороны, и протоколов заседаний вагоностроительного синдиката — с другой, усматривается, что до официального распределения Комитетом заказов таковые по желанию Комитета распределялись предварительно на совещаниях заводчиков согласно заранее установленным долям, и это-то распределение, за ничтожными исключениями, обыкновенно принималось Комитетом. Если иногда распределение Комитетом заказов не совпадало с таковыми же синдиката, то последний входил в Комитет с представлением о необходимости изменения и Комитет удовлетворял такие ходатайства. Так распределяются заказы на подвижной состав, рельсы, скрепления и другие железнодорожные принадлежности..."¹¹⁴.

Это наблюдение весьма примечательно. Устав Общества для торговли изделиями русских вагоностроительных заводов был высочайше утвержден 25 июня 1904 г., то есть деятельность его была легализована¹¹⁵. Все вопросы распределения заказов

и определения цен на вагоны разного типа предварительно рассматривались в синдикате, а затем (иногда с незначительными изменениями) утверждались комитетом, который в конечном счете придавал этим синдикатским решениям силу решений государственного органа¹¹⁶. Лишь распределение через Комитет заказов частных железных дорог обуславливалось некоторыми юридическими сложностями, ибо сама конструкция комитета позволяла промышленникам настаивать на распределении их заказов через комитет, а железнодорожным монополиям претендовать на „свободное” размещение заказов по своему усмотрению. Формально он не имел права обязать частные железные дороги пользоваться его посредничеством. Представитель Сопредседателя частных дорог в ноябре 1913 г. констатировал, что „частные дороги были свободны в выборе поставщика, пользуясь привилегией выбирать кого хотят, но это было только на бумаге. Мы были еще больше подчинены влиянию Комитета”¹¹⁷. Объединение вагоностроительных заводов в свою очередь выражало недовольство существующим положением и высказывало сожаление, что „не было устранено право частных железнодорожных предприятий, гарантированных правительством, распределять заказы между заводами по своему усмотрению и нарушать принцип, положенный в основу существования Комитета”¹¹⁸.

Монополисты вагоностроения, как правило, обеспечивали себе выгодные казенные заказы. Так, вагоны, изготовлявшиеся в мастерских железных дорог, обходились (со всеми накладными расходами) значительно ниже (на 20%) уровня цен, установленных комитетом, по которым заводы принимали заказы и от частных железных дорог¹¹⁹.

Аналогичную роль играл и союз паровозостроительных заводов, тесно связанный с синдикатом вагоностроительных заводов, ибо некоторые предприятия (Брянский, Коломенский, Путиловский и другие заводы) занимали и в том и в другом объединении решающие позиции. П. Г. Иванов, назначенный с 1 июня 1909 г. управляющим делами Совета вагоностроительных заводов с годовым окладом 6 тыс. руб., имел право по-прежнему участвовать и в работе родственного союза паровозостроительных заводов¹²⁰.

Деятельность синдиката вагоностроительных заводов, опиравшегося на важные звенья государственного аппарата, не ограничивалась организацией продажи готовой продукции. Функции его распространялись и на организационно-производственную деятельность. В проекте ответа на анкету Министерства торговли и промышленности о синдикатах „Продвагон” признавал: „Объединенная деятельность вагоностроительных заводов, путем ли частных соглашений или организации общества, имела влияние на качество изготавливаемых этими заводами вагонов, так как объединение интересов заводов объединяло работу технических бюро отдельных заводов, их конструкторов

и специалистов вагонного дела. Заводы обмениваются чертежами всех новых типов подвижного состава (что исключает непродуктивную разработку одного и того же вопроса на разных заводах), совместно обсуждают их достоинства и недостатки, стремятся согласовать, объединить и нормализовать отдельные запасные части подвижного состава, дабы тем самым упростить и удешевить производство". Эта деятельность развертывалась в тесном контакте с учрежденной в 1904 г. при Инженерном совете Министерства путей сообщения Комиссией подвижного состава, тяги и мастерских¹²¹. В подобном сотрудничестве проявлялось все более прочное слияние монополии частной с монополией государственной, дальнейшее развитие государственно-монополистических тенденций¹²².

Свое воздействие на Инженерный совет Министерства путей сообщения синдикат вагоностроительных заводов расширял с помощью Постоянной совещательной конторы железозаводчиков, представители которой регулярно присутствовали на совещаниях при Инженерном совете и на его заседаниях, где рассматривались технические условия на различные материалы и изделия заводов (оси, бандажи и пр.). В конце 1911 г. между руководителями конторы и монополистических объединений вагоностроительных и паровозостроительных заводов была достигнута договоренность о более тесном их сотрудничестве в конторе. С 1913 г. „Продвагон“, имевший юридические права акционерного общества, становится членом Постоянной совещательной конторы железозаводчиков и начинает более активно участвовать в ее деятельности¹²³. В частности, 18 апреля представитель синдиката присутствовал на заседании конторы, где рассматривался проект, касающийся технических условий на железо и сталь для нужд Министерства путей сообщения, и вопрос о единой тактике на предстоящем совещании у главного инженера отдела А. И. Митинского. Контора принимает решение „не изменять более“ редакции проекта и „твердо отстаивать“ уже принятые поправки¹²⁴.

Сложившиеся взаимоотношения с МПС настолько удовлетворяли монополистов транспортного машиностроения, что, настойчиво употребляя все средства своего воздействия, они добивались продления сроков деятельности комитета (учрежденного ввиду чрезвычайных обстоятельств первоначально всего на три года)¹²⁵. Представители различных организаций паровозостроительных и вагоностроительных заводов в 1911 г., накануне рассмотрения Советом министров вопроса о дальнейшей деятельности комитета, добились приема у его председателя и у министра торговли и промышленности¹²⁶. Подобные шаги предпринимались и в связи с обсуждением в правительственных органах конкретных вопросов о пересмотре цен на подвижной состав, рельсы и рельсовые скрепления; совместно готовились и отсылались докладные записки, а к министрам направлялись ав-

торитетные депутации¹²⁷. Обычно капиталисты добивались удовлетворения своих ходатайств.

Организации монополистов использовали поддержку государственных органов и в тех случаях, когда им начинала угрожать реальная конкуренция аутсайдеров. Так, в апреле 1909 г. они с удовлетворением отмечали, что „до настоящего времени все домогательства подобных предприятий категорически отклонялись Министерством путей сообщения через посредство Комитета по распределению заказов”, и высоко оценивали благожелательное отношение комитета в этом вопросе¹²⁸. В свою очередь представитель объединенных частных железных дорог в ноябре 1913 г. констатировал: „Если какой-нибудь завод нам, частным дорогам, продавал какие-нибудь изделия, которые по списку не были обозначены, то против этого принимались меры”¹²⁹.

Оживление промышленности, расширение железнодорожного строительства и увеличение железнодорожных заказов, изменявшие конъюнктуру рынка, все более привлекали в эту сферу „чуждые” предприятия. В начале 1909 г. право на изготовление 100 платформ для Гербы-Келецкой железной дороги получил от МПС завод общества „Артур Коппель”. В 1910 г. в синдикат был принят Петербургский вагоностроительный завод. В ответ на попытки железных дорог развертывать производство вагонов и платформ в собственных мастерских синдикатчики направляли настойчивые представления в правительственные органы, в которых добивались распределения всех без исключения заказов частных железных дорог через комитет, то есть через монополистические союзы паровозо- и вагоностроительных заводов. В 1912 г. они, в частности, ходатайствовали о запрещении Владикавказской дороге строить вагоны в своих мастерских даже для собственных надобностей¹³⁰. Промышленники, по утверждению представителя частных железных дорог Ф. И. Шмидта на одном из совещаний, ранее не возражали против строительства вагонов в железнодорожных мастерских (хотя эта практика имела широкое распространение). Впервые они выступили против намерения Владикавказской железной дороги самостоятельно построить пассажирские вагоны. В своей записке заводчики отрицательно отнеслись к этой попытке. Частные железные дороги со своей стороны также выступают с запиской, направленной против промышленных синдикатов¹³¹.

Ожесточенное противоборство различных группировок монополистической буржуазии в связи с деятельностью Комитета по распределению железнодорожных заказов выражалось не только в противодействии машиностроительных монополистических союзов попыткам потребителей и аутсайдеров нарушить сложившееся распределение сил. Эта борьба выходила и за пределы комитета и особенно рельефно проявилась в связи с Междуведомственным совещанием в октябре—ноябре 1913 г.¹³²

Обострение борьбы было связано в первую очередь с укреплением организации частных железных дорог. Объединяющиеся железнодорожные монополии использовали работу Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в своих интересах. При обследовании Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в июле 1912 г. „был затронут вопрос о тех затруднениях, какие испытывают в настоящее время железные дороги вследствие возникновения в промышленности синдикатов по изготовлению подвижного состава и продажи железных изделий („Продамета“), паровозов („Продпаровоз“), вагонов („Продвагон“), угля („Продуголь“), цемента („Цементкруг“), проволоки („Проволока“) и др.“. После специального обсуждения на Совещании представителей частных железных дорог было поручено Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге собрать соответствующие материалы и сообщить о полученных данных очередному совещанию представителей дорог. На основе этих материалов была составлена обстоятельная записка о положении частных железных дорог при заказах подвижного состава и приобретении рельсов, скреплений и других железных и стальных изделий и материалов¹³³. Жалуясь на произвол промышленных синдикатов, устранивших всякую конкуренцию между заводами и опиравшихся на Комитет по распределению железнодорожных заказов, железнодорожные дельцы сетовали, что синдикаты „распределяют все заказы между собой, не считаясь с желаниями и нуждами самих дорог“. Объединенные железнодорожные монополии беспокоило и то, что цены на различные виды металлических изделий начали систематически увеличиваться, а синдикаты („Продамета“, в частности) стали отказывать в исполнении заказов под заведомо надуманными предложениями. В ходатайствах промышленников о запрещении дорогам самостоятельно изготовлять вагоны и добывать нефть они усматривали проявление тенденции к полному подчинению дорог машиностроительным заводам. Удовлетворение подобных ходатайств, по их мнению, „окончательно расстроит железнодорожную промышленность, лишив ее возможности хозяйственно и экономично вести свое дело“¹³⁴. Железнодорожные магнаты добивались реорганизации комитета, ограничивая его компетенцию исключительно казенными железными дорогами. Они ходатайствовали о разрешении строить новые заводы и фабрики, не стесняя их отказами в выдаче заказов, а также просили не препятствовать железным дорогам производить в своих мастерских потребный им подвижной состав, разрешить им организацию собственных угольных копей и брикетных фабрик, бурение нефтяных скважин и разработку лесных материалов на дрова и пр.¹³⁵

Руководители железнодорожных монополий не без основания рассчитывали на доброжелательное отношение к своим просьбам в Министерстве путей сообщения. Не без их, видимо,

влияния в Особом совещании для пересмотра цен и порядка выдачи заказов в январе 1911 г. директор канцелярии этого ведомства высказался против продления действующих правил¹³⁶. Однако позиция эта не получила поддержки у остальных членов совещания. Особенно решительно в защиту промышленных монополий выступил представитель Министерства торговли и промышленности Н. П. Ланговой. В представленной им пространной записке отстаивалась существующая практика и обосновывалась правомерность притязаний промышленников. Ссылаясь на опыт Германии, он доказывал, в частности, правильность практики ограничения количества заводов-поставщиков, что, по его мнению, являлось одной из основ государственного регулирования производства. Опираясь на сведения агента Министерства финансов в Берлине, он утверждал: „В Германии для прусско-гессенских железных дорог к поставке подвижного состава привлекаются известные, зарекомендовавшие себя в смысле качества работы и пользующиеся доверием фирмы, причем заказы распределяются между ними соответственно их производительной способности. Таким образом, для помянутых дорог принята та же система распределения заказов, как и у нас”¹³⁷. Попытки „доброжелателей” железнодорожных магнатов (в числе которых особое усердие проявлял М. И. Туган-Барановский) добиться упразднения комитета и замены его совещательной комиссией при комитете управления железных дорог были подвергнуты резкой критике и не имели успеха¹³⁸. Комитет не только был продлен на новый срок, но даже появились проекты расширения его компетенции.

Железнодорожные магнаты в ответ на это еще более активизируются и проводят интенсивную контрсиндикатскую деятельность. Они добились, что их записка становится предметом обстоятельного обсуждения на междуведомственном совещании при Министерстве путей сообщения. В октябре—ноябре 1913 г. здесь детально рассматривались все основные ходатайства представителей частных железных дорог. Обсуждение вылилось в выяснение взаимных притязаний и наглядно свидетельствовало об обострении борьбы монополистических группировок, требующей известных уступок с той и с другой стороны. Для достижения компромисса немаловажное значение мог иметь и арбитраж государственных органов. С раздражением повествуя об обидах, причиненных промышленными монополиями в последние годы, хозяева железных дорог упоминали о повышении цен, блокировании заказов аутсайдером, пресечении самостоятельной промышленной деятельности и пр. Промышленные монополии парировали их обвинения напоминанием о том, что в годы кризиса, когда заводы работали на 25% производительности, частные железные дороги диктовали убыточные цены и смотрели на каждый свой заказ как на благотворительность¹³⁹. В свою очередь они упрекали железнодорожных магнатов в том,

что те „составили союз для борьбы с частной промышленностью”. В своем разъяснении товарищ министра путей сообщения пытался свести деятельность этого союза к борьбе с „Продуглем”, но руководитель „Продвагона” Н. И. Данилевский вскрыл его более универсальный характер. В принципе представитель синдиката не имел морального права осуждать подобную организацию, и потому его выступление, несмотря на агрессивность тона, носило характер компромисса, подсаживало основы для сближения интересов. Он предложил обеспечить машиностроительным заводам заказы вперед на несколько лет и высказал пожелание, чтобы „частные железные дороги относились к промышленности несколько благосклоннее”. Он рекомендовал им принимать „во внимание интересы и нужды этой частной промышленности так, как принимает это правительство и Министерство путей сообщения”. Далее предлагалось „привлечь к этой организации самих промышленников, войти в более близкое общение с паровозостроительными, вагоностроительными и рельсопрокатными заводами. Общение это существует и в настоящее время, но оно не в достаточной мере”¹⁴⁰. В примиряющем тоне звучало и выступление представителя синдиката „Продамета” П. А. Тикстона, который признал известные основания для прошения об упразднении комитета¹⁴¹. Эти новые мотивы уловили представители частных железных дорог. Оценивая эти выступления, Н. Д. Байдак заявил: „Относительно предложения столкнуться, то я это приветствую. Мы с удовольствием пойдем навстречу, но, к сожалению, наши первоначальные попытки не имели благоприятного результата: нам в категорической форме указывали, что мы должны платить, и никаких возражений. В последнее время замечается более мягкий тон. Мы приветствуем это предложение и постараемся им воспользоваться, так как, может быть, путем соглашения можно будет смягчить те затруднения, в которых мы находимся”¹⁴². Такое „потепление” продиктовало разъяснение руководителей железнодорожных монополий, что их записка якобы не была направлена против синдикатов¹⁴³. На этой почве и стал возможен определенный компромисс, зафиксированный в решениях совещания.

А. П. Погребинский утверждает, что в результате борьбы двух группировок на данном совещании представители железных дорог не добились удовлетворения ни одного из своих требований¹⁴⁴. С таким выводом нельзя согласиться. Во-первых, по некоторым важным для железнодорожных обществ требованиям они добились в совещании прямого удовлетворения своих притязаний. Совещание признало за железными дорогами право иметь свои лесные дачи для изготовления шпал, заготовки дров и прочих лесных материалов в размерах, необходимых для удовлетворения их потребностей. Тем самым легализировался в известной степени уже существующий порядок, который имел

широкое распространение¹⁴⁵. Железнодорожные монополии добились и подтверждения права производить для своих надобностей подвижной состав в собственных мастерских. При этом их представители признали целесообразность правительства регулирования¹⁴⁶.

Изменение отношения железнодорожных магнатов к Комитету по распределению заказов зафиксировал в своем выступлении представитель машиностроительных монополий П. Г. Иванов: „В совещании выяснилось, что частные железные дороги уже не против Комитета, что они находят его полезным и желательным”. Однако их пожелания изъять из сферы его деятельности заказы частных железных дорог не были поняты, говорили даже о неизбежности активизации в такой ситуации частных монополистических союзов. „Пойти на такое предложение, — предупреждал Иванов, — значило бы одной рукой разрушить то, что создается другой. Если комитет сделать односторонним, тогда он совсем не нужен. Но разве, если Комитет будет уничтожен, заводы не объединятся? Наоборот, это объединение будет еще серьезнее и крепче, чем существующее”¹⁴⁷. Все акценты были расставлены. Не удивительно, что Н. Д. Байдак сразу же отвечает: „Мы, железные дороги, полагаем, что существование Комитета насущно необходимо как для того, чтобы регулировать деятельность заводов, так и для того, чтобы держать достаточные цены, по которым эти заводы будут работать... Относительно Комитета двух мнений нет... Мы говорим, что Комитет должен быть гораздо большего объема, должен быть расширен, чтобы и частные дороги могли в нем участвовать”¹⁴⁸.

Столь категоричное заявление вызвало известное недоумение у представителя Совета съездов представителей промышленности и торговли, обратившего внимание на то, что записка железных дорог, в которой подчеркивался вред синдикатов и трестов в промышленности и отрицательно оценивался комитет, в свою очередь квалифицировалась в предпринимательских кругах как проявление стремления к устройству Железнодорожного треста¹⁴⁹. Своим разъяснением Байдак рассеял последние сомнения. Он заявил, что записка писалась два года назад, что точка зрения на регулирующий орган изменилась, что „Комитет необходим”. Весьма многозначительным было и другое его утверждение, свидетельствующее об известной зрелости представлений о характере взаимоотношений между монополистами и государственными учреждениями. Байдак признал, что комитет, вероятно, был бы не нужен, если бы не было синдикатов¹⁵⁰.

Идея расширения представительства предпринимательских организаций в комитете была одобрена. Резюмируя результаты совещания, товарищ министра путей сообщения Н. Л. Шукин согласился с общим мнением о сохранении комитета и необходимости его пополнения представителями промышленности и частных железных дорог¹⁵¹. В официальных материалах Министер-

ства финансов указывалось, что междуведомственная комиссия Н. Л. Щукина признала необходимым реорганизовать комитет по распределению железнодорожных заказов на таких началах, чтобы „в сем комитете, ранее главным образом распределявшем лишь казенные заказы, производилось распределение заказов и частных железных дорог, с привлечением к ближайшему участию в Комитете представителей как частных дорог, так и промышленности”¹⁵².

Соперничающие монополистические группировки, склонившись к определенным взаимным уступкам и до известного предела скоординировав свои действия, перед первой мировой войной сплотились на базе общих требований по расширению сферы государственно-монополистического регулирующего органа, действующего по распределению железнодорожных заказов, при одном существенном условии — пополнении этого органа представителями промышленных и транспортных монополистических союзов. Правительственное междуведомственное совещание в этом деле выполняло своеобразную буферную роль. Оно смягчало возникшие трения и способствовало компромиссному решению вопроса различными монополистическими группировками, связанными с одними и теми же крупнейшими акционерными коммерческими банками. Это не означало, бесспорно, что соперничество между ними было окончательно устранено. Однако намечалась общая линия, которая позволяла приглушать существующие трения и в определенных рамках сбалансировать взаимные интересы на базе государственно-монополистического регулирования.

Решение вопроса о расширении компетенции комитета требовало изменения положения о нем, утвержденного в законодательном порядке. Руководители Министерства путей сообщения передают некоторые не терпящие отлагательства вопросы на рассмотрение в очередные особые совещания. В декабре 1913 г. под председательством Н. Л. Щукина работало Особое совещание по вопросу об урегулировании снабжения металлургическими заводами вагоностроительных предприятий. На совещании присутствовали чиновники Министерства путей сообщения и представители „Продаметы” и „Продвагона”. Как выяснило предшествующее совещание, задержка вагоностроительными заводами выполнения заказов дорог в значительной степени была связана с трудностями, испытываемыми участниками „Продвагона” в получении бандажей, осей и швеллеров с металлургических заводов. Решение министра путей сообщения предлагало учесть пожелания заводов и разработать законопроект о предоставлении МПС права представлять смету заказов на подвижной состав на три года вперед¹⁵³.

Вагоностроительные заводы высказали претензии к синдикату „Продамета”, который не принимает обязательств по срочному выполнению заказов. В отчете был оглашен текст догово-

ра, в котором „Продаметой” определялись условия срочного выполнения заказов. Представители вагоностроительных заводов не только одобрили предлагаемую форму, разработанную для заказов на бандажи и оси, но и пожелали ее распространить также на швеллера. Это не вызвало возражений. Далее возник вопрос о ценах, ибо определение их на эти виды продукции не входило в компетенцию Комитета по распределению железнодорожных заказов. Заводы, вынужденные получать нужные им изделия по повышенным синдикатом „Продамета” ценам, согласились с предложением Щукина указать на это повышение и просить министра путей сообщения принять его во внимание при утверждении цен на вагоны, то есть повесить на них цены¹⁵⁴.

На следующем заседании, обсуждавшем сроки выполнения вагоностроительными заводами заказов на 1914 г., представитель синдиката предложил форму „заторжек” на бандажи, оси и швеллера и указал, что этим договором „Продамета” определенно принимает на себя срочность поставок¹⁵⁵. Государственное регулирование взаимоотношений между синдикатами и за пределами Комитета по распределению железнодорожных заказов, осуществляемое в интересах монополистов, призвано было обеспечить им достаточно высокие монопольные прибыли.

Государственно-монополистическое регулирование железнодорожных заказов, проводимое через комитет при Министерстве путей сообщения, обеспечивало капиталистам, даже при стесненном положении рынка, стабильные прибыли. Комитет распределял заказы по заранее фиксированным ценам (значительно выше рыночных) между предприятиями — членами монополистических союзов. По самым скромным подсчетам, комитет переплачивал на каждом паровозе 3000 руб., товарном вагоне — 300 руб. и на каждом пуде рельсов — 23 коп. В первые три года комитет выдал заказов на 330 млн. руб., то есть в среднем на 110 млн. руб. в год. Только в 1904 г. он переплатил по своим заказам свыше 16 млн. руб.¹⁵⁶

Следовательно, Комитет по распределению железнодорожных заказов при МПС представлял собой первый по времени образования специальный государственно-монополистический орган нового типа. Деятельность его свидетельствует о том, что капиталистические монополии охотно и весьма успешно использовали иные по сравнению с Сахарной нормировкой пути государственно-монополистического регулирования. В этом случае основная тяжесть учетно-регистрационной и распределительной работы сосредоточивалась не в государственных органах, а в монополистических союзах, где и развивался соответствующий технический аппарат. Роль комитета в основном сводилась лишь к фактической регистрации уже заключенных монополистами соглашений на основе тех данных, которые собирали

и которыми располагали предпринимательские союзы. Со стороны правительственного органа здесь не было надобности обеспечивать повседневный текущий контроль за точным соблюдением соглашений на местах, который при проведении Сахарной нормировки осуществлялся местными акцизными управлениями. При наличии покупателей-монополистов сами монополистические союзы, объединявшие ограниченное количество крупнейших предприятий, имели возможность следить за сделками. Непосредственная фискальная заинтересованность казны в виде акцизного сбора, являвшегося важным фактором при введении Сахарной нормировки, также не могла дать стимула к более тщательной государственной опеке в сфере сбыта продукции. Ключевое же звено регулирования (утверждение квот, определение цен, выработка технических условий) оставалось под надзором царских чиновников, которые утверждали новые нормы в государственном органе. Практически же при подобных взаимоотношениях монополисты имели возможность направлять всю его деятельность в соответствии со своими интересами. Укрепляя свои позиции, они обеспечивали тем самым свою решающую роль в государственно-монополистическом регулировании путем непосредственного проникновения и в Комитет по распределению железнодорожных заказов.

Другой государственно-монополистический орган — Совецание по судостроению, несмотря на отличия его юридической конструкции от рассмотренного выше комитета, также находился в зависимом положении от монополистических союзов и делал все, чтобы обеспечить интересы монополистического капитала.

Еще в 1903 г. на втором съезде представителей металлообрабатывающей промышленности Северного и Прибалтийского района был поставлен вопрос о развитии отечественного судостроения. Следующий съезд признал необходимым выяснить, „какую роль могла бы играть русская промышленность в деле возобновления флота”. С этой целью создается специальный комитет, председатель которого Н. И. Данилевский 12 марта 1905 г. выступил на собрании Русского технического общества. В докладе он сообщил сведения о производственных мощностях российских заводов и обосновал идею создания на средства промышленников центрального технического бюро, в котором в качестве консультантов должны были принять участие представители Морского министерства¹⁵⁷. В дальнейшем предпринимательские круги, тесно связанные с банковскими монополиями, все более настойчиво стали предъявлять свои притязания, как это убедительно показал К. Ф. Шацилло, на реализацию программы строительства флота, разрабатывавшейся в правящих верхах¹⁵⁸. При поддержке общероссийских предпринимательских объединений к 1908 г. создаются условия для создания в России частной судостроительной промышлен-

ности. Правительство, идя навстречу требованиям крупного капитала, приступило к выработке мер поощрения судостроительной промышленности. В мае 1912 г. по этому вопросу издается специальный закон, который не имел, однако, скольконибудь существенного значения. Базой для развития судостроительной промышленности послужили лишь обильные заказы казны, которые перед первой мировой войной размещались на российских судостроительных заводах¹⁵⁹.

Под эгидой крупнейших в России коммерческих банков (Петербургский международный, Русско-Азиатский, Петербургский учетный и ссудный и др.) и зарубежных финансовых групп в судостроении утвердились объединения трестовского типа, занимавшие прочное монопольное положение. Попытки царских чиновников с помощью казенных судостроительных предприятий ограничить аппетиты монополистов, добивавшихся заказов по явно завышенным ценам, были заведомо обречены на неудачу. Устаревшее оборудование и казенно-бюрократическая организация заводского производства, несмотря на значительные средства, заложенные на его реорганизацию в 1910—1914 гг., не давали им возможности конкурировать не только с зарубежными, но и с отечественными частными предприятиями¹⁶⁰. Даже лучше поставленный Обуховский завод и тот не был способен справиться с подобной задачей; как признавалось, завод „в настоящее время изготовляет свои изделия сравнительно дорого и не может выполнять одного из важнейших своих назначений, а именно служить регулятором цен частных заводов на предметы вооружения армии и флота”¹⁶¹. При этом по мере развития частного военного судостроения монополисты все более теснили казенные заводы, приспособляя их к своим нуждам и задачам¹⁶². В этих целях они весьма успешно использовали Совещание по судостроению, созданное в конце 1908 г. при Морском министерстве.

Этот совещательный по форме орган был наделен, однако, важными функциями. Он по существу сосредоточивал как распределение заказов на постройку судов, так и определение важнейших технических и материальных условий их исполнения¹⁶³. Хотя состав совещания был исключительно чиновничьим, представители различных монополистических группировок имели в нем достаточно прочные позиции. Их интересы последовательно защищали те или иные официальные лица. Так, консультант, а позже директор Николаевских судостроительных заводов К. П. Боклевский играл в нем видную роль, официально являясь представителем председателя Совета министров. Этот крупный ученый-кораблестроитель (профессор и декан кораблестроительного факультета Петербургского политехнического института) уже давно был тесно связан с авторитетными промышленно-банковскими кругами. Материалы сенаторской ревизии показывают, что он регулярно информировал администра-

цию Николаевского судостроительного завода о всех интересующих ее делах Морского министерства. В результате такой точной информации для монополистов не составляли секрет „как документы Морского министерства, так и распоряжения и предположения, касающиеся постройки новых судов или заказов частей судов”¹⁶⁴.

На первом же заседании Сопровождающего по судостроению 12 марта 1909 г. Боклевский, ссылаясь на поручение председателя Совета министров, предложил обсудить, во-первых, общий план заказов на сооружение новых судов, для постройки которых у Морского министерства имелись кредитные ассигнования, во-вторых, общую судостроительную программу и, в-третьих, план заказов¹⁶⁵. Намечалось, следовательно, обсуждение тех вопросов, в решении которых были заинтересованы заправилы складывающихся судостроительных монополий, нуждавшиеся в таких сведениях для определения перспектив развертывания производства. Линию эту Боклевский проводил весьма последовательно. Так, 5 ноября 1910 г. он снова по поручению председателя Совета министров внес предложение о рассмотрении в совещании общего плана работ по выполнению большой судостроительной программы, а 13 мая 1911 г. выразил решительный протест по поводу того, что руководство Морского министерства затягивало обсуждение этого вопроса в совещании. 20 мая, когда оно наконец состоялось, упорно добивался передачи заказов Николаевскому судостроительному заводу. Однако обсуждение не дало ожидаемого результата, а Морское министерство до утверждения общего плана стало раздавать заказы другим соперничающим группам, с которыми у высших чинов ведомства имелись тесные связи. 17 июня 1911 г. Боклевский выступает еще более решительно. Он доводит до сведения членов совещания мнение исполняющего обязанности председателя Совета министров В. Н. Коковцова, который „выразил ему свое неодобрение по поводу неправильного хода работ Сопровождающего, относящемуся к вопросу заказа судов для Черного моря. Вместо того чтобы выработать общий план исполнения всей программы по воссозданию Черноморского флота, на что настойчиво указывалось 7 месяцев тому назад не только представителями ведомств, но и подтверждено было письмом председателя Совета министров в ноябре минувшего года на имя морского министра, Морское ведомство продолжает решать эти вопросы путем сепаратных распоряжений, лишенных той плановости, которая давала бы наиболее правильное решение с точки зрения как общегосударственной, так и финансово-хозяйственной”¹⁶⁶.

Борьба различных финансовых групп, соперничавших между собой, приводила и в самом совещании, и за его пределами к довольно острым конфликтным ситуациям. Так, летом 1911 г. одна из них, отчасти уже нами охарактеризован-

ная, имела место между Боклевским и председателем совещания М. В. Бубновым, также тесно связанным с биржей и банковскими кругами. Инцидент между ними был исчерпан в кабинете председателя Совета министров¹⁶⁷.

Постепенно интересы конкурирующих финансово-промышленных группировок все более „притирались“. И в совещании, и за его стенами в тех пределах, которые определялись известным совпадением их интересов по обеспечению максимально выгодных заказов, они начинают выступать более сплоченно и организовано. Об этом свидетельствует, в частности, соглашение по вопросу о распределении между ними заказов на определенные типы военно-морских кораблей. В 1911 г. между конкурирующими судостроительными фирмами, имевшими заводы на Черном море, после длительных переговоров были пересмотрены условия строительства линкоров¹⁶⁸. Представители Николаевского, Невского и Металлического заводов при заказе миноносцев для Черного моря единодушно настаивали на цене в размере 2 350 000 руб. Однако эта сумма не укладывалась в смету Морского министерства. Тогда Боклевский подсказал „разумный“ выход, выразив пожелание, чтобы Морской генеральный штаб понизил требования к строящимся кораблям, что автоматически повышало доходы судостроительных фирм. На следующем заседании последовало сообщение, что Морское министерство снова пересмотрело „все тактические задания“, предъявляемые к миноносцам для Черного моря. Постройка миноносцев (без артиллерийского вооружения) была определена в 2 млн. руб. Вслед за тем состоялось распределение заказа между заинтересованными заводами, одобренное их представителями. Николаевский завод получил 4 миноносца, Путиловский — 1, Невский и Петербургский металлический — по 2¹⁶⁹.

В 1912 г. все судостроительные заводы единым фронтом противодействовали выдаче заказа на миноносцы германской фирме Цизе, имевшей заводы в России. При распределении заказа и определении его условий объединившиеся предприятия в конечном счете продиктовали свои условия¹⁷⁰. Без частных монополистических соглашений, следовательно, вся регулирующая деятельность Совещания по судостроению была обречена на полный провал. Если регулирование проводилось сколько-нибудь эффективно, то лишь постольку, поскольку характер и направление его соответствовали интересам финансово-промышленных групп, занимавших ведущее положение в российском судостроении. Когда механизм совещания „отработался“, то еще более очевидным стал формальный характер его заседаний. На них фактически фиксировались решения, достигнутые руководителями Морского министерства с финансовыми воротилами. Генерал-майор в отставке Г. Ф. Шлезингер, хорошо знавший работу совещания, высказал по этому поводу следующее

мнение: „Хотя все вопросы об отдаче заказов отдельным фирмам обсуждались и разрешались в Совещании по судостроению с участием представителей ведомств (например, министра финансов и контроля), тем не менее, на мой взгляд, эти совещания носили чисто формальный характер: в них лишь на бумаге зафиксировалось то, что было уже раньше решено. Я бы назвал эти совещания ширмой для прикрытия разных, уже ранее решенных вопросов”¹⁷¹. В отчете государственного контролера за 1912 г. роль монополистов в Совещании по судостроению характеризовалось так: „Распределению перечисленных заказов предшествовало соглашение русских судостроительных заводов, заявивших, по взаимному уговору, за постройку судов непомерно высокие цены, значительно превышавшие все первоначальные сметные предположения. Пользуясь благоприятным временем напряженной промышленной деятельности для выполнения казенных заказов и широко субсидируемые банками, русские заводы соединились в союзы для распределения заказов по своему усмотрению”¹⁷².

Вместе с тем борьба соперничающих групп все более перемещалась за пределы Совещания по судостроению. Она проявлялась в стремлениях монополистов найти более прочную опору в других звеньях государственного аппарата. Дело в том, что в отличие от Комитета по распределению железнодорожных заказов совещание не было достаточно правомочным органом. Важнейшие вопросы реализации судостроительной программы (в том числе и утверждение стоимости постройки кораблей) окончательно решались Морским министерством и даже Советом министров. Поэтому монополистические группы, действовавшие в судостроении (в первую очередь группы Международного и Русско-Азиатского банков), стремились просочиться в государственные органы и всеми средствами добивались укрепления своих позиций в Морском министерстве. К. Ф. Шацилло детально исследовал, насколько тесно руководящий состав этого ведомства был связан с судостроительными компаниями. Около 25 высших чинов министерства (адмиралы и генералы) одновременно служили в судостроительных компаниях¹⁷³. В частности, такое „совместительство” было у товарища морского министра вице-адмирала Бубнова, начальника кораблестроительного отдела генерал-майора Пущина и у других крупных военных чиновников. Насколько далеко заходило „сотрудничество” офицеров Морского министерства с банковскими монополиями, можно видеть на примере общества „Руссуд”, контролируемого группой Международного банка. Техническое бюро этого общества в момент разработки проекта линкора размещалось в здании министерства, в том самом главном управлении кораблестроения, которое должно было принимать и рассматривать проекты, представленные на конкурс. Один из инженеров „Руссуда” несколько

лет спустя так воссоздает картину взаимоотношений, существовавших между обществом и министерством: „Зрелище получилось невиданное. Все помещение корабельного отдела было превращено в чертежную „Руссуда”, причем проектирование вели корабельный инженер Коримальди и Сосновский, состоявшие официально на Балтийском и Адмиралтейском заводах Морского ведомства, под их же руководством работали все инженеры и чертежные корабельного отдела...”¹⁷⁴.

Судостроительные фирмы настолько были заинтересованы в сотрудничестве чинов Морского ведомства, что в правлениях обязательно находился хотя бы один бывший крупный военный чиновник, сохранивший хорошие контакты с руководителями и аппаратом Морского ведомства. Сам морской министр И. К. Григорович был связан с руководящими кругами русского бизнеса весьма тесными узами. Они активно способствовали его продвижению на пост министра и, естественно, встречали благожелательное отношение к своим весьма небескорыстным ходатайствам. Удовлетворение их способствовало укреплению не только служебного, но и материального положения министра, быстро составившего себе значительное состояние¹⁷⁵.

Следовательно, сложившаяся и усиленно развивавшаяся перед первой мировой войной система государственных заказов частным судостроительным предприятиям привела к сближению и взаимопроникновению подразделений Морского министерства и соответствующих монополистических военно-промышленных групп. Между предприятиями-поставщиками и Морским министерством складываются достаточно стабильные формы взаимоотношений. Сущность их свелась к тому, что государственный орган, ведающий распределением заказов, находился в зависимом положении от монополистических союзов. В результате этого он превращается в орган обогащения монополий.

Государственно-монополистические тенденции и при выполнении заказов железных дорог, и в кораблестроении в канун войны получили значительное развитие.

3. Иные формы проявления государственно-монополистических тенденций

Если в Комитете по распределению железнодорожных заказов и в Совещании по судостроению государственно-монополистические тенденции вылились в достаточно зрелые формы, то в некоторых других подразделениях государственного аппарата самодержавия они имели еще весьма неопределенные черты.

Вопросы государственного регулирования казенных заказов в связи с их финансированием были постоянным предметом обсуждения в комиссии по перевооружению полевой артиллерии

Главного артиллерийского управления и в комиссии по организации прибрежной обороны, действовавших после русско-японской войны. Реальное распределение казенных заказов и здесь оказывалось невозможным без заинтересованных финансово-промышленных групп¹⁷⁶.

Зависимость правительственных органов от объединений капиталистов при поставках казне различных продуктов и фабрикатов была настолько очевидным явлением, что сенаторские ревизии (Д. Б. Нейдгарта, Н. П. Гарина, Н. А. Дедюлина и др.) отражали ее достаточно определенно, хотя акцент делался на взятничестве различных чиновников (злоупотреблениям же объективно способствовала сама организация казенных поставок и устаревшие формы их приемки). Так, Тульский патронный завод, тесно связанный с финансовым капиталом и входивший в синдикат меднопрокатных заводов, по данным ревизии сенатора Н. П. Гарина, успешно функционировал благодаря хорошо отработанной системе подкупа должностных лиц Главного артиллерийского управления. Ревизия не в силах была изменить сложившуюся порочную систему. В 1912 г. со службы был уволен начальник ружейно-патронного отделения генерал Н. И. Юрлов, уличенный в получении незаконного вознаграждения от общества Тульских патронных заводов¹⁷⁷.

Не только промышленная продукция, но даже заготовки хлеба через торги казна осуществляла на условиях, которые диктовались вошедшими в сговор крупными хлеботорговцами. 13 августа 1911 г. в одном из своих документов Главное интендантское управление вынуждено было признать, что не имеет средств „к ограничению фиктивной конкуренции, не говоря уже о полном ее недопущении“¹⁷⁸. В результате подобных торговых „стачек“ оно переплачивало непомерно высокие суммы¹⁷⁹. Это побуждало Военное ведомство и в XX в. пытаться продолжать организовывать снабжение армии продовольствием путем непосредственных закупок хлеба от „производителей“, объединенных земствами в своеобразные „союзы“¹⁸⁰. Осенью 1909 г. заготовки хлеба через земства расширяются. Активно участвовали в поставках Симбирское, Казанское и Пензенское земства. Хотя они юридически и являлись продавцами хлеба, регулярно рассчитывавшимися с Государственным банком, но на деле были посредниками между собственниками хлеба и казной. Установление цен велось губернским комитетом под председательством губернатора; в него входили председатели губернских и уездных земских управ, городской голова, председатель биржевого комитета и ряд местных чиновников. Цены определялись в соответствии с местными биржевыми ценами на лучшее зерно. Наблюдение за посреднической деятельностью земств осуществлялось особым местным комитетом при управах, действовавшим под председательством лица, назначаемого губернатором; в его состав входили представители земств, ин-

тендантств, Государственного контроля, Министерства финансов, биржи и городских управлений¹⁸¹.

При земских поставках преимущественным правом пользовались дворяне-помещики. В предвоенные годы контрагентами интендантства становятся Екатеринославское, Харьковское и Полтавское земства. Однако подрядные торги полностью устранить все же не удавалось¹⁸². Земства в данном случае выполняли роль монопольного заготовителя в той или иной местности, действовавшего от лица своеобразного сбытового „кооператива” землевладельцев, который есть основание рассматривать в качестве локальной сбытовой монополии. Взаимодействие подобных организаций с подразделениями Главного интендантского управления свидетельствует об определенном переплетении функций частнохозяйственных учреждений с государственными, хотя и в самой зачаточной, примитивной форме. Показательно, что деятельность посреднических земских организаций в значительной степени развертывалась за государственный счет. Так, очистка зерна, сушка, подвозка, погрузка и пр. производились по смете „с возможным соблюдением интересов казны”, за ее счет и под ее кредиты¹⁸³.

Аналогичная перестройка наблюдалась и в тех подразделениях Главного интендантского управления, которые занимались обеспечением армии вещевым довольствием. Здесь также торги имели явно фиктивный характер. Дело в том, что суконные, и льняные фабриканты шли на торги с заранее согласованными в своих предпринимательских организациях ценами. Более того, именно они оповещали участников соглашения о торгах и их условиях, высказывали свои суждения по образцам изделий, подлежащих заготовке казной. Так, совет Общества суконных фабрикантов в ноябре 1911 г., получив от Главного интендантского управления образец суконного шерстяного одеяла и условия его поставки, известил заказчика, что „ввиду крайне тяжелых условий” едва ли возможно ожидать сдачи подряда¹⁸⁴.

Особое недовольство монополистов текстильной промышленности вызывало лихоимство интендантских чиновников. Многочисленные нарекания на Главное интендантское управление рассматривала комиссия сенатора Гарина; в итоге ее работы 307 должностных лиц были привлечены к судебной ответственности¹⁸⁵. Капиталисты усиливали напор, требуя реорганизации Главного интендантского управления¹⁸⁶. Под воздействием этих настойчивых домогательств создается Комиссия для переработки описаний, условий приемки и кондиций поставки тканей в интендантстве. В ее работе участвовали крупные капиталисты, входившие в руководство соответствующих монополистических союзов (Асеевы, С. И. Четвериков, И. К. Поляков и др.). Комиссия и ее секции собирались в 1911—1913 гг. по 2—3 раза в месяц. Ими были разработаны образцы различных суконных, льняных и хлопчатобумажных тканей, подлежа-

щих заготовке интендантством. Слово предпринимателей обычно оказывалось решающим¹⁸⁷.

Одновременно проводилась и некоторая реорганизация центральных и местных интендантских органов. В начале 1910 г. в виде временной меры при Московской, Варшавской и Казанской интендантских приемных комиссиях были созданы специальные арбитражные комиссии по рассмотрению жалоб подрядчиков и поставщиков на неправильную браковку¹⁸⁸. В их состав входили представители биржевых комитетов, земского и городского самоуправления. Велась разработка нового законопроекта, по которому представители предпринимательских организаций должны были войти в состав приемных комиссий Петербурга, Москвы, Тамбова, Двинска и других городов¹⁸⁹. В 1911 г. в соответствии с новым законом в состав этих комиссий вводятся представители биржевых комитетов и фабрикантов¹⁹⁰.

Откликаясь на пожелания торгово-промышленных кругов, правительство пыталось подготовить проект, предусматривающий создание Совета по казенным заказам; наряду с представителями различных ведомств в совет предполагалось включить представителей торговли и промышленности. Проект этот был одобрен буржуазной прессой, но каких-либо практических шагов к его осуществлению предпринято не было¹⁹¹. Отказавшись от проекта, правительство стремилось сохранить безраздельное руководство системой казенных заготовок. Однако позиции предпринимательских союзов были настолько сильны, что они по всем направлениям жестко диктовали свои условия казне и тем самым подрывали основы государственного руководства. Паллиативы в виде непоследовательной реорганизации системы заготовок не могли обеспечить прочности позиций самодержавной власти. Сложившиеся взаимоотношения являлись источником неизбежных потенциальных потрясений всего дела при первых же серьезных экономических неурядицах.

Более оформленный характер государственно-монополистические тенденции в XX в. получили на железнодорожном транспорте. Во-первых, в условиях утверждения монополистического капитала в качестве решающей силы хозяйственной жизни страны деятельность казенных железных дорог можно рассматривать в связи с развитием государственно-монополистических тенденций. В этом сложном хозяйственном организме государственно-капиталистического характера происходит объективная его перестройка в интересах обеспечения жизнедеятельности, а значит, и господства монополий и финансового капитала. Во-вторых, следует учитывать продолжавшийся процесс взаимодействия частных железнодорожных монополий с государственными учреждениями, особенно в тех случаях, когда правительство являлось крупнейшим их акционером (Владикавказская железная дорога).

В правления различных железных дорог входили представители различных ведомств, что позволяло частным предприятиям получать более эффективную экономическую помощь от правительства, которая помимо традиционных правительственных гарантий выражалась в значительном правительственном кредите¹⁹².

При таком взаимодействии, несмотря на сохранение в руках государства эффективных средств вмешательства в хозяйственную деятельность частных железных дорог, наблюдаются определенные сдвиги в сторону некоторого перераспределения сил. Укрепление финансово-экономических позиций железнодорожных монополий в результате развития их связей с крупнейшими коммерческими банками позволяло им все эффективнее влиять, используя различные государственные органы, как на общую организацию железнодорожного дела, так и на решение конкретных вопросов эксплуатации всей сети железных дорог страны.

Благодаря связям железнодорожных воротил (косвенным и прямым) с руководителями различных ведомств они имели широкие возможности для воздействия на различные звенья государственного аппарата. Так, в Департаменте железнодорожных дел, по признанию информированного сотрудника управления Московско-Казанской железной дороги В. А. Германовича, „были свои люди, которые всегда устраивали все, утверждали“¹⁹³.

В Совет по тарифным делам, где рассматривались наиболее значительные вопросы, входили (по выбору общего конвенционного съезда) три представителя частных железных дорог. Через заведующего делами общего тарифного съезда они могли воздействовать на Тарифный комитет Министерства финансов¹⁹⁴.

Укрепление экономических позиций крупнейших железных дорог, опиравшихся на монополию финансового капитала, обуславливало их противодействие правительственным распоряжениям, которые, как отмечалось на чрезвычайном общем собрании акционеров Московско-Казанской дороги 29 ноября 1905 г., неоднократно нарушали интересы общества. Даже решено было ходатайствовать перед правительством о выкупе этой дороги в казну¹⁹⁵. Подобная постановка вопроса о выкупе, нереальном в условиях крайних финансовых затруднений царизма, проводилась, без сомнения, с целью заглушить нежелательные для железнодорожных воротил тенденции к расширению государственного вмешательства без достаточного учета интересов монополий.

Железнодорожные монополисты неустанно добивались пересмотра тарифных ставок, но не всегда им удавалось добиться своего. В 1908—1909 гг., несмотря на их настойчивые требования о повышении железнодорожных тарифов на хлеб, хлебные грузы по-прежнему перевозились на особо привилегированных

основаниях¹⁹⁶. В других случаях для проведения более благоприятных тарифов им приходилось выдерживать длительную и упорную борьбу с промышленниками. В 1907—1908 гг., например, принципиальные разногласия той и другой стороны затянули решение вопроса о введении новых тарифов на каменный уголь¹⁹⁷.

Возрастание роли и значения частных железных дорог в общероссийском железнодорожном хозяйстве послужило, видимо, главной причиной рассмотрения вопроса о реорганизации правительственных органов управления железными дорогами. В докладе высочайше учрежденной Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России, опубликованном в 1911 г., заявлялось о необходимости объединения всего железнодорожного дела в Министерстве путей сообщения, при котором предполагалось создать комитет, а в него на правах членов должны были войти представители частных железных дорог¹⁹⁸. В связи с этими проектами руководители частных железных дорог стремились повысить роль железнодорожных съездов. Они предлагали узаконить деятельность существующей организации и пытались закрепить за съездами „достаточно широкие распорядительные функции“, которыми те пользовались в прежнее время, благодаря чему им „удалось обустроить всю сложную эксплуатацию сети“. Некоторые функции аппарата Министерства путей сообщения, по их мнению, можно было „возложить на съезды, как это было прежде“. Намечающееся расширение функций съездов побуждало руководителей высказать пожелание, чтобы представители казенных железных дорог принимали в них более живое участие¹⁹⁹.

Потребности народного хозяйства страны уже в XIX в. все настоятельнее диктовали необходимость расширения сферы государственного регулирования железнодорожного дела, и в первую очередь перевозок массовых грузов. В связи с этим начинали складываться регулирующие органы нового типа. Инициатива осуществления конкретных мер и здесь принадлежала соответствующим группам монополистов, интересы которых, в частности, выражал Совет съезда горнопромышленников Юга России, где первоначально явно преобладали углепромышленники. В конце 70-х и в 80-х годах по инициативе и при активном участии этой организации были разработаны и действовали официальные правила перевозки минерального топлива из Донбасса. В соответствии с ними решающую роль в распределении вагонов, предоставляемых как частными, так и казенными железными дорогами, принадлежала самим капиталистам. Избранная ими комиссия осуществляла эту работу, руководствуясь соглашениями углепромышленников, которые можно рассматривать как разновидность монополистических соглашений, определяющих условия отпуска

товаров²⁰⁰. Они сочетались с другими мерами монополистического характера, предпринятыми крупными углепромышленниками в рамках съездовской организации и сводившимися к фактическому регулированию объема производства путем назначения контрольных цифр по добыче угля для каждой шахты. Цифры эти в значительной степени определялись возможностями вывоза²⁰¹. Особенностью же соглашений о распределении вагонов даже на этом этапе являлось то, что они приобретали характер меры, до известной степени уже основанной на авторитете государственной власти. Совещания, на которых утверждались планы перевозок, имели характер полуофициального учреждения.

Углепромышленников такое положение не удовлетворяло. Они настойчиво добивались создания более авторитетного органа. К концу 1888 г. в результате их неоднократных ходатайств в Харькове был создан специальный комитет, в состав которого вошли четыре чиновника, два представителя углепромышленников и один представитель от съезда горнопромышленников. Первоначально комитет имел целью „упорядочение снабжения донецким углем районов его потребления и распределение вагонов, подаваемых под погрузку угля”²⁰². Комитет контролировался представителями углепромышленников, а позже и другими заинтересованными группами капиталистов, объединенными съездом горнопромышленников Юга России. Его функции постепенно расширялись: в 1892 г. он стал регулировать перевозки южной соли, а в 1899 г. — марганцевой и железной руды и флюсов²⁰³.

Аналогичное учреждение с начала 80-х годов появилось и в Баку. Однако работа специальной комиссии, созданной для распределения железнодорожных цистерн, не удовлетворяла нефтепромышленников. Добиваясь повышения ее роли, они настаивали на утверждении этого органа царскими властями. В 1885 г. последовало обращение к министру государственных имуществ с ходатайством „об учреждении комиссии, которой было бы представлено право распределять вагоны между действительно нуждающимися в них и следить за правильностью движения вагонов, остановками их на станциях, ремонтом и содержанием их в чистоте”. Такая комиссия была избрана на очередном съезде нефтепромышленников в том же году²⁰⁴.

В 1903 г. в целях преодоления затруднений по перевозке горнозаводских грузов при управлении Пермской железной дороги на один год учреждается особое временное распорядительное бюро, в которое вошли представители дороги и горнозаводчиков пяти уральских округов. В 1906 г. бюро вновь было открыто, по-прежнему оставаясь органом предпринимателей²⁰⁵.

Расширение объема железнодорожных перевозок и воз-

растание трудностей при транспортировке массовых грузов побуждали представителей авторитетных предпринимательских кругов все настойчивее добиваться создания новых специальных транспортных органов, действующих под их контролем. Так, на особом совещании по вопросу об урегулировании цен на нефть под председательством В. И. Тимирязева в июле 1905 г. А. А. Вольский (один из будущих лидеров Совета съездов представителей промышленности и торговли) заявил: „Единственной практической мерой по замене нефти углем является в настоящее время организация областных комитетов по перевозке угля... Вы даете вагоны, а мы, промышленники, сами устроимся, и с этой стороны дело может быть обеспечено этими комитетами. Если будут учреждены упомянутые комитеты, то дело пойдет совершенно иначе, другие же меры помочь не могут”, Тимирязев ответил: „О комитете же никто не спорит: вопрос этот уже решен”²⁰⁶. Действительно, вопрос о создании комитетов был предрешен. Однако вновь созданные комитеты оказались все-таки не теми учреждениями, на которые рассчитывали монополисты.

Нарастающие трудности с транспортировкой грузов по железным дорогам усиливали тревогу и в правительственных кругах, особенно обеспокоенных серьезными осложнениями при перевозках хлеба в 1904—1906 гг. Царские чиновники обращаются к опыту Харьковского комитета по перевозке минерального топлива, руды и прочих грузов и Бакинской комиссии (комитета) по перевозке нефти. Они стремятся распространить практикуемые в них меры на иные сферы экономической жизни²⁰⁷. Обобщение же и реализация того опыта на деле вылились в создание новых громоздких чиновничье-бюрократических органов, в которых монополистическая буржуазия не смогла еще обеспечить достаточно прочных позиций, хотя и имела возможность защищать и отстаивать свои интересы.

Особое совещание при Министерстве путей сообщения, образованное для изучения причин задержек при перевозках хлебных грузов зимой 1904/05 г., признало, что эффективно использовать возможности железных дорог можно лишь в том случае, если промышленность, торговля и сельское хозяйство в лице своих представителей будут привлечены к постоянному участию в деле распределения железнодорожных перевозок. Однако проект положения о комитетах по урегулированию массовых перевозок грузов не удовлетворял пожеланиям представителей торгово-промышленных организаций, обеспокоенных, видимо, его „проаграрной” ориентацией. Представитель Московского биржевого комитета скептически заметил, что „проект об образовании комитета вряд ли может принести желаемую пользу для перевозки грузов”; ему вторили члены Петербургского и Ливанского биржевых комитетов, а представители правлений крупнейших железнодорожных

монополий (Московско-Виндаво-Рыбинская, Владикавказская и другие железные дороги) также выразили свое негативное отношение²⁰⁸.

Тем не менее 22 апреля 1906 г. учреждаются Центральный комитет по урегулированию массовых перевозок грузов в Петербурге и порайонные комитеты²⁰⁹. Первоначально были созданы Московский, Харьковский, Козловский (позже переведенный в Воронеж), Киевский и Восточный порайонные комитеты, вслед за ними возникли Петербургский и Варшавский. Харьковский комитет по перевозке минерального топлива (горнозаводской комитет) и Харьковский порайонный комитет, действовавшие по руководством одного председателя, фактически слились. Первый стал частью второго. Происходит также реорганизация распределительного бюро при управлении Пермской железной дороги, которое пополнилось четырьмя представителями хлебной торговли и тремя представителями лесопромышленности. В 1913 г. был создан Ростовский-на-Дону порайонный комитет²¹⁰.

В состав порайонных комитетов наряду с чиновниками и представителями железных дорог вошли представители биржевых комитетов, земств, городских управлений и различных отраслевых предпринимательских организаций²¹¹. На заседаниях порайонных комитетов, деятельность которых была пронизана казенным бюрократизмом, рассматривались вопросы условий и продолжительности движения, выработывались планы перевозок. Центральный комитет по урегулированию массовых перевозок грузов — сугубо чиновничий орган — был перегружен техническими вопросами регламентации железнодорожного движения. Особое внимание обращалось на организацию перевозок хлебных грузов. Для разработки плана таких перевозок на первых порах деятельности комитета (июль 1908 г., июнь и сентябрь 1909 г.) созывались многодневные заседания с привлечением председателей порайонных комитетов и представителей правлений частных железных дорог²¹². Опираясь на статистику перевозок за предшествующие годы, участники заседаний разрабатывали основы ежегодного планирования перевозок хлебных грузов. Материалы, подготовленные порайонными комитетами, обычно содержали детальные данные о размерах ожидаемого урожая, о направлениях и объеме планируемых в связи с этим перевозок. Царские чиновники утверждали, что разница с контрольными цифрами перевозок не может превысить 10—14%²¹³.

Представители частных железных дорог вошли в Центральный комитет по урегулированию массовых перевозок грузов. В 1907—1908 гг. в качестве постоянных членов комитета избираются Н. К. фон Мекк и В. А. Введенский²¹⁴. С 1 марта 1908 г. по 1 ноября 1909 г. около 20 его заседаний были посвящены рассмотрению плана перевозок по крупным направлениям²¹⁵.

При порайонных комитетах помимо участия в заседаниях постепенно складываются определенные организационные формы делового представительства железнодорожных монополий. Так, при Московском порайонном комитете функционировало Совещание начальников казенных и управляющих частных железных дорог Московского узла. Оставаясь юридически неоформленным, оно занималось рассмотрением порядка передачи вагонов и грузов, а также другими вопросами повседневной практики железнодорожного дела на узле. Формальное совещание не имело никаких административных и распорядительных прав, тем не менее на его заседаниях в 1909—1910 гг. обсуждались, например, вопросы о реорганизации и принципах управления Московской окружной железной дорогой²¹⁶. Но в конечном счете в центре внимания Центрального и всех порайонных комитетов оказалось составление плана и обеспечение перевозок хлебных грузов. Особое место занимала деятельность Харьковского порайонного комитета, где на прежних основаниях распределялись вагоны под горнозаводские грузы. Специфические черты сохранило и распределительное бюро при управлении Пермской железной дороги, в котором позиции горнозаводчиков оставались достаточно прочными. Сохранил свои функции и Бакинский комитет по распределению вагонов-цистерн между отправителями нефтяных грузов²¹⁷. Накануне первой мировой войны появляются новые учреждения аналогичного типа. В Чиатуре с 1 июля 1913 г. было создано распределительное бюро по вывозу марганцевой руды. Его возглавил агент Воронежского порайонного комитета по распределению грузов на Закавказских железных дорогах. В состав бюро наряду с представителями местных властей вошли три представителя марганцепромышленников, избираемые их съездом²¹⁸. В этих органах влияние монополистической буржуазии было более ощутимым, хотя воздействие на государственный аппарат ограничивалось лишь вопросами обеспечения своевременной перевозки готовой продукции.

Развитие элементов государственно-монополистического капитализма наблюдалось и в системе ипотечного кредита. Это, несомненно, было связано с укреплением позиций финансового капитала в частных ипотечных учреждениях, что создавало условия для более целеустремленного и эффективного воздействия земельных частных банков на государственные финансовые органы. Ю. Л. Райский, специально изучавший этот вопрос, правильно определяет природу явлений, связанных с появлением элементов государственно-монополистического капитализма при организации ипотечного кредита, но несколько преувеличивает степень их развитости. Система земельных банков в XX в. все же имела более государственно-капиталистические черты. Об этом он сам обстоятельно пишет,

указывая на роль законодательных регламентаций ипотечно-го дела, упоминая о назначаемости председателя Комитета съездов земельных банков царем, об особой роли уполномоченных Министерства финансов в частных земельных банках и о контроле кредитной канцелярии за их деятельностью²¹⁹.

При переработке условий акцизных сборов, связанных со стремлением Министерства финансов увеличить доходы казны, представители монополизирующейся промышленности играли в XX в. все более значительную роль. Это касается, в частности, табачного производства. В начале 1906 г. существенные изменения устава о табачном сборе были „в главнейших своих частях” выработаны согласно мнениям и пожеланиям табачных фабрикантов, принимавших участие в специальном совещании при Главном управлении неокладных сборов. Затем этот проект обсуждался на новых совещаниях фабрикантов, „обнаруживших серьезные разногласия между различными их группами”²²⁰. В 1909 г. перед внесением законопроекта в Думу последовали новые отзывы табачных фабрикантов, выражавших против некоторых изменений, внесенных чиновниками. Повышая акцизные ставки, в особенности на дешевый табак, и сохраняя старые продажные цены, правительственные органы стимулировали активность монополизируемой табачной промышленности в двух направлениях: во-первых, усиливалось давление на владельцев табачных плантаций, выражавшееся в падении закупочных цен на табак; во-вторых, понижалось качество табачных изделий и при продаже их все шире практиковалась пересортица. Об этом как о неизбежных последствиях вводимой регламентации указывалось в докладной записке директора товарищества „Лаферм” А. Р. Шписа от 13 февраля 1909 г.²²¹

Действующая в России система табачного акциза, обеспечивая интересы монополистов, обогащала их в первую очередь за счет трудящихся масс. Пересмотр действующего устава о табачном акцизном сборе и проекты введения государственной табачной монополии в начале 1914 г. разрабатывались при участии представителей крупных табачных фабрик, объединенных единой монополистической организацией²²². Однако казенно-бюрократический характер регламентаций оставался здесь определяющим.

Аналогичная картина прослеживается и в винокуренном производстве, регулировавшемся в интересах помещиков — владельцев винокуренных заводов. Выработка цен на поставляемый в казну спирт производилась на совещаниях винокуренных заводчиков при губернских управлениях акцизными сборами. В тех случаях, когда цены определялись с большим запросом, местные органы финансового ведомства одобряли их в урезанном виде. Окончательно они устанавливались в Совете по делам казенной продажи напитков, куда поступали мате-

риалы с мест²²³. В некоторых случаях местные винокуренные заводчики объединялись в более стабильные организации (по преимуществу при обществах сельского хозяйства). Особый винокуренный комитет сложился, в частности, при Гродненском обществе сельского хозяйства²²⁴; аналогичный комитет имелся при Ломжинском обществе сельского хозяйства; при Минском обществе действовало отделение по винокурению, решавшее те же вопросы²²⁵.

В достаточно оформившейся организации, в известных пределах регламентировавшей производство и сбыт спирта, фискально-бюрократические мотивы были также доминирующими. Бесспорно, общие материальные интересы винокуренных заводчиков всемерно учитывались. Однако принципы деятельности Министерства финансов не устраивали даже членов Российского общества винокуренных заводчиков, состоявшего почти исключительно из сельских хозяев. В 1911 г. оно вступило в Совет съездов представителей промышленности и торговли и с его помощью пыталось выработать „справедливые приемы определения на коммерческих началах стоимости производства спирта, которая могла бы лечь в основу разверточных цен”²²⁶. Исходные позиции существующего бюрократического государственно-капиталистического регулирования не удовлетворяли не только чисто капиталистические, но и дворянско-помещичьи предпринимательские организации.

Новые факторы в развитии кредитной кооперации накануне первой мировой войны, связанные с укреплением кооперативных объединений и возникновением кооперативных банков, видоизменяли сущность ее связей с Государственным банком. В этом отношении явления, четко зафиксированные П. Н. Першиным для более позднего времени, определенную реальность имеют и в первое десятилетие XX в. В кооперации зарождаются и развиваются элементы, которые в дальнейшем становятся составным звеном государственно-монополистического капитализма в России²²⁷. До войны в экономике страны наметились первые признаки явлений, характерных для государственно-монополистического капитализма. Несмотря на отсутствие в ряде случаев скольконибудь устойчивых форм государственно-монополистических органов, наблюдаются все более целенаправленные попытки воздействия монополистических объединений на различные звенья государственного аппарата. При этом сложившийся в достаточно устойчивые формы государственный капитализм (табачный и винный акциз) притормаживал выкристаллизовывание стабильных форм государственно-монополистического капитализма, пока еще затруднял для капиталистических монополий процесс эффективного взаимодействия с теми или иными звеньями государственного аппарата. Попыткам монополистов в этом направлении объективно противодействовала устойчиво определившаяся тенденция государственного

аппарата регламентировать некоторые сферы народнохозяйственной жизни старыми, традиционными приемами и в узкоограниченных пределах. Такая регламентация далеко не во всем удовлетворяла запросы магнатов капитала, хотя они и находили средства приспособить ее к своим интересам и направить в нужное им русло. Завоевание монополистами ключевых позиций в этой сфере было возможно на базе дальнейшего укрепления их финансово-экономического положения в результате более последовательных и целеустремленных акций по коренной перестройке сложившихся форм поверхностного государственного регулирования и отказа от стесняющих казенных регламентаций.

4. Монополии и государство в борьбе с рабочим движением

Крупная российская буржуазия складывалась и развивалась под опекой феодально-крепостнического государства, оказывавшего ей широкое содействие и покровительство с помощью государственных заказов, кредитов Государственного банка, благожелательных таможенных и железнодорожных тарифов и прочих мер „вспомоществования”. Ее политическая косность и ограниченность еще более определились в связи с европейскими революциями 1848 г., Парижской коммуной, развивающимся в России революционным движением. Все более сознавая неизбежность классовых выступлений российского пролетариата, крупная буржуазия оформляется и выступает как сила антидемократическая и неревolutionная. Зарождающееся рабочее движение душилось с помощью репрессивных акций, осуществлявшихся государственными органами. Фабриканты и заводчики тесно сотрудничали с местными властями, расширяли карательно-репрессивные меры борьбы с усиливающимся рабочим движением. Так, еще в 1880 г. на средства капиталистов, по данным периодической печати, в России содержались 732 полицейских должности²²⁸. В связи с нарастанием пролетарской борьбы в конце XIX в. предприниматели не только настойчиво добивались размещения в крупнейших промышленных центрах специальных воинских формирований, но с благословения и одобрения царских властей сохранили за свой счет в важнейших из них — Иваново-Вознесенске, Орехово-Зуеве, Юзовке и других пунктах — казачьи конно-полицейские отряды²²⁹.

„Собственные” военно-полицейские силы в XX в. растут: Совет съезда бакинских нефтепромышленников перед войной ежегодно затрачивал на содержание полиции около 600 тыс. руб.; Южно-Русский Днепровский металлургический завод на те же цели за 25 лет израсходовал 876 тыс. руб. (в среднем

по 35 тыс. руб. в год); горнопромышленники Пермской и Оренбургской губерний несли третью часть расходов на содержание местной полиции; речную полицию в Рыбинске целиком содержали судовладельцы и т. д.²³⁰ На фабриках и заводах был создан и всемерно поддерживался полицейский режим. За малейшие нарушения каторжных правил внутреннего распорядка рабочие подвергались преследованию и наказаниям. На крупнейшем текстильном предприятии России — фабриках товарищества С. Морозова в Орехово-Зуеве, в частности, строго регламентировалось не только рабочее время, но и жизнь пролетариев в фабричных казармах. Велась неукоснительная система слежки, на учет брались „проступки” рабочего и на фабрике, и в казарме, что ставило его в совершенно бесправное положение²³¹.

Правительство в борьбе с усиливающимся рабочим движением прибегает к „полицейскому социализму”. Московская администрация насаждала на промышленных предприятиях зубатовские организации. Но затем эта идея провалилась, ибо подобные полицейские акции не смогли противостоять напору рабочих и предотвратить стачки 1902 г. Московские промышленники не поддержали эксперимент властей и даже сетовали по поводу их „произвола”²³². В борьбе с рабочим движением монополисты больше уповали на карательный аппарат самодержавия, его репрессивные меры, на силу объединенного капитала.

В годы первой буржуазно-демократической революции в России, вождем и гегемоном которой стал пролетариат, борьба против рабочих находилась в центре внимания как правительства, так и монополистической буржуазии. Против революционного народа, развивающегося рабочего движения в первую очередь применялись репрессивно-карательные акции, военно-полицейская сила. Однако размах движения был таков, что царизм в целях дезорганизации сил революции прибегает к частичным уступкам и широковещательным лживым обещаниям, классическим примером которых явился манифест 17 октября 1905 г. Тем не менее методы полицейско-репрессивного подавления рабочего движения продолжали оставаться основным орудием умиротворения масс. В. И. Ленин отмечал: „Чем выше поднимались волны движения, тем с большей энергией и решительностью вооружалась реакция для борьбы против революции”²³³. Важнейшие промышленные центры страны (Петербург, Москва, Донбасс и другие крупнейшие населенные пункты), являвшиеся потенциальными очагами забастовок, превращались в военный лагерь. Такая политика в полной мере импонировала монополистической буржуазии.

Этому ни в коей степени не противоречат другие стороны деятельности торгово-промышленных кругов. Достаточно хорошо известно, что авторитетные представители торгово-про-

мышленного мира неоднократно широковещательно заявляли о признании за рабочими права защиты их интересов, свободы „союзов”, говорили о допустимости „мирных” стачек. Декларативное признание этих принципов сохранялось и в программных документах партийно-политических формирований крупной буржуазии (прогрессивно-экономической, умеренно прогрессивной, торгово-промышленной и других „партий”), созданных после манифеста 17 октября. Руководители предпринимательских организаций твердо отстаивали свои интересы, стремились ограничить посягательства правящих верхов, успокоить рабочих за их счет. Тенденции эти наглядно проявились при разработке и обсуждении новых законопроектов о фабрично-заводском труде. В то же время крупная буржуазия пыталась дезориентировать рабочую среду с помощью специально издаваемых газет и организации чтений лекций либеральной профессурой. Однако программы партий крупной буржуазии в целом имели контрреволюционный характер и не могли ввести в заблуждение пролетарские массы. Попытки идеологической диверсии в рабочей среде на контрреволюционной платформе заведомо были обречены на провал²³⁴.

Соответствующая антирабочая политика предпринимательских организаций дополняла репрессивно-карательные акции правительства. Предпринимательские организации (Совет съезда горнопромышленников Юга, Совет съезда горнопромышленников Урала, Всероссийское общество сахарозаводчиков, Совет съезда нефтепромышленников Баку, Московский биржевой комитет и др.), напуганные размахом революционной активности пролетарских масс, не только приветствовали подобные акции правительства, но и добивались усиления воинских частей, введения военного положения и учреждения военной администрации в различных районах страны²³⁵. Капиталисты использовали любую возможность, чтобы оказать нажим на правительственные органы, требуя более решительных мер по отношению к рабочему классу. Так, на Особом совещании по вопросу об урегулировании рыночных цен на нефть в конце июля 1905 г. нефтепромышленники доказывали необходимость удовлетворения их ходатайства „иметь на промыслах вооруженную охрану” и выражали пожелание „скорейшего умиротворения Бакинского района”. Совещание признало это „мерой настоятельно необходимой и неотложной” и высказало уверенность, что „правительство приложит все свое старание для достижения в Бакинском районе полного спокойствия”²³⁶.

На массовые забастовки пролетариата промышленники ответили консолидацией собственных сил. В важнейших промышленных центрах складываются региональные и отраслевые предпринимательские союзы, важнейшей задачей которых была борьба с рабочим движением. Большая часть из них, используя временные правила об обществах и союзах, легализировались в виде

обществ заводчиков и фабрикантов, которые обычно объединяли капиталистов одной отрасли производства и сочетали антирабочие функции с функциями, присущими монополистическим соглашениям картельного типа (Московское общество фабрикантов кондитерского и шоколадного производства, общества и союзы владельцев типографий, союзы лодзинских фабрикантов и др.)²³⁷. Особую активность проявляли региональные антирабочие объединения, в которых решающие позиции занимали предприятия — члены крупнейших монополистических союзов. Петербургские капиталисты, объединенные обществом для содействия улучшению и развитию фабрично-заводской промышленности, 15 марта 1905 г. подписали конвенцию, определившую общую линию их взаимоотношений с рабочими. Совещание заводчиков и фабрикантов постановило не допускать никаких сокращений рабочего дня до решения этого вопроса в законодательном порядке и не платить рабочим за дни стачек. Предприниматели упорно противодействовали участию рабочих в определении заработной платы и других условий фабрично-заводской жизни; они единодушно высказались за то, что „право увольнения рабочих принадлежит заводууправлению и никакое вмешательство рабочих или их представителей в это дело не должно быть допускаемо“²³⁸. Мощный антирабочий союз, получивший окончательное организационное оформление после утверждения устава Петербургского общества заводчиков и фабрикантов, направлял всю антирабочую деятельность капиталистов. На их общих собраниях, на заседаниях совета общества и его отделов решались вопросы борьбы со стачечным движением, выработывались единые правила распорядка на заводах и фабриках²³⁹.

Такую же роль в Центральном промышленном районе выполняло Московское общество заводчиков и фабрикантов, руководящая роль в котором принадлежала металлзаводчикам во главе с Ю. П. Гужоном²⁴⁰. Все подобные организации действовали в тесном контакте с местными властями. Опираясь на существующие и складывающиеся антирабочие союзы, предприниматели после 17 октября 1905 г. начинают наступление на революционные завоевания пролетариата, угрожая локаутами и штрафами. Капиталисты всячески противодействовали введению 8-часового рабочего дня, требовали от рабочих подписки с обязательством не прекращать самовольно работ, не устраивать митингов на предприятиях, безоговорочно подчиняться правилам внутреннего распорядка²⁴¹.

Особенно усилилось давление на рабочий класс после разгрома Декабрьского вооруженного восстания. Массовое распространение приобрели локауты и фильтрация рабочих²⁴². На многих предприятиях, объединенных монополистическими соглашениями, от рабочих при найме требовалась подписка о выполнении правил внутреннего распорядка и об отказе от

претензий к предпринимателям в случае увольнения за нарушение этих правил²⁴³. О том, что политика преследования сознательных рабочих — активных участников революционного движения проводилась вполне целеустремленно и организовано, свидетельствует докладная записка совета Петербургского общества для содействия улучшению и развитию промышленности от 19 августа 1905 г. В ней утверждалось: „На организованный бойкот заводов и фабрик со стороны рабочих промышленникам необходимо ответить бойкотом таких рабочих. Рабочие союзы не могут кормить безработных неопределенное по своей продолжительности время. Раз такие рабочие убедятся, что они в свою очередь подвергнутся бойкоту и не найдут работы в других промышленных заведениях, идея бойкотирования заводов и фабрик окажется несостоятельной”²⁴⁴. Таким образом, монополисты не только боролись против экономических требований рабочих, но и помогали царизму вести политическую борьбу с авангардом революционного народа. Локаут угрожал рабочим при митингах, демонстрациях и политических стачках. Владелец Московского металлического завода Ю. П. Гужон открыто запугивал рабочих локаутом в случае участия их в политических стачках. 31 июля 1906 г. он угрожал: „Впредь буду немедленно останавливать производство на неопределенное время, коль скоро будет начата политическая забастовка”²⁴⁵. Действуя единым фронтом с царскими властями, фабриканты преследовали рабочих, ведущих антиправительственную агитацию. Так, в июле 1907 г. администрация товарищества С. Морозова уволила за политическую агитацию 35 передовых рабочих²⁴⁶.

Тесное взаимодействие в борьбе с революционным движением в 1905—1907 гг. установили с охранительно-карательными органами самодержавия железнодорожные монополии. Царским указом от 2 декабря 1905 г. были усилены уголовно-репрессивные меры за участие в забастовках на предприятиях, имевших общественное и государственное значение, к числу которых были отнесены все железные дороги²⁴⁷. При Министерстве путей сообщения 14 декабря был создан Главный комитет по охране железных дорог, а циркуляром министра при частных и казенных железных дорогах учреждаются особые комитеты под председательством управляющих (начальников) железных дорог, которые получили право увольнять рабочих и служащих железных дорог за активное участие в забастовках без предварительного утверждения таких решений генерал-губернаторами²⁴⁸.

Особый комитет Московско-Казанской железной дороги возглавлялся управляющим дорогой П. И. Шестаковым, в его состав вошли начальник передвижения войск Московско-Архангельского района и представитель Московского жандармского управления железных дорог. При отделениях дороги

были также созданы местные комитеты по ее охране. Предусматривалось самое тесное их взаимодействие с органами политического сыска. Однако представителей железнодорожной администрации организация этого дела не во всем удовлетворяла. В частности, местный Алатырский комитет по охране Московско-Казанской железной дороги в своем докладе от 17 марта 1906 г. сетовал на неопределенность своих прав и обязанностей и несоответствие района его действия с районом жандармского управления²⁴⁹.

Министр путей сообщения, детализируя царский указ, в конце декабря 1905 г. предписывал неукоснительно применять его, привлекая железнодорожных служащих за участие в забастовках к судебной ответственности. Особенно подчеркивалась необходимость решительного преследования тех из них, которые в составе „самочинных организаций” присваивали себе административную власть железнодорожного аппарата²⁵⁰. 22 января 1906 г. следует новый приказ министра. Представители железнодорожной администрации обязывались совместно с чинами жандармской полиции выяснить степень виновности рабочих и служащих в „беспорядках и забастовках” декабря 1905 г. Многие из них увольнялись с работы²⁵¹. Управляющий Рязанско-Уральской железной дорогой 25 февраля 1906 г. докладывал, что по всем службам дороги закончено „расследование обстоятельств декабрьской забастовки и степень участия в ней служащих”. Кроме уже уволенных и арестованных руководителей забастовки в количестве 475 человек была выяснена необходимость применения взысканий „приблизительно еще к 300 лицам”. Значительную часть из них — членов стачечных комитетов, главных руководителей и организаторов забастовок предлагалось уволить без права обратного поступления когда-либо на службу дороги; в то же время лицам, имевшим второстепенное значение в забастовке, предоставлялось право через определенные сроки возвращаться на работу при наличии вакансий. Такой дифференцированный подход руководители дороги объясняли необходимостью ограничить увеличение „материала для брожения среди революционных кругов”²⁵². Руководство Рязанско-Уральской железной дороги, по всей видимости выступавшее от имени складывающегося в это время объединения крупнейших железнодорожных обществ, предлагало распространить выработанный принцип на все железные дороги страны. Более того, именно эта складывающаяся организация подсказала царским властям пути усиления „законных” репрессий. Управляющий Рязанско-Уральской железной дорогой 6 января 1906 г., ссылаясь на мнение железнодорожных юрисконсультов, собравшихся в Москве, в телеграмме министру путей сообщения ходатайствовал о придании закону 2 декабря 1905 г. обратной силы, ибо он не мог быть объявлен на местах ранее 15—16 декабря, что не позволяло привлекать

к ответственности значительную часть активных участников движения²⁵³. Царское правительство не только пошло на встречу пожеланиям железнодорожных монополий в этом деле, но по существу передало расправу над революционерами в их руки.

Практика увольнений и судебных преследований руководителей железнодорожных забастовок получила массовое распространение. По далеко не полным данным, на Московско-Казанской железной дороге решением особого комитета было уволено 734 человека, в том числе 34 начальника станций и их помощника, 70 телеграфистов и надсмотрщиков телеграфа, 71 машинист и их помощник. Подобные массовые увольнения рабочих и опытных служащих отрицательно отразились на движении, обуславливая его дезорганизацию и огромный перерасход средств по службе тяги²⁵⁴. Аресты и увольнения служащих проходили и на других железных дорогах. Неполный список арестованных по шести отделениям Владикавказской железной дороги насчитывал около 150 человек. На Полесских дорогах было уволено более одной тысячи служащих²⁵⁵. По приказу министра путей сообщения „штрафные” железнодорожники в виде наказания направлялись также на Дальний Восток²⁵⁶.

Тесное взаимодействие железнодорожных магнатов и царской администрации не ограничивалось борьбой с революционным движением железнодорожных рабочих и служащих, оно включало и некоторые общие меры подавления массового народного движения в стране в целом. В начале 1906 г. управляющий Московско-Казанской железной дорогой разослал начальникам отделений и начальникам станций циркуляр, гласивший: „По требованию начальников жандармских отделений должны быть немедленно сформированы экстренные поезда для отправки войск в количестве и по указанию означенных начальников отделений... Поезда эти должны рассматриваться как вспомогательные и при движении пользоваться всеми преимуществами этих поездов... Если потребует начальник жандармского управления, то с поездом этим должна следовать артель ремонтных рабочих с соответственным инструментом”²⁵⁷. Деятельность управлений железных дорог курировалась Главным комитетом по охране железных дорог, который 13 марта специально обсуждал вопрос „о формировании особых поездов с воинскими командами из всех родов оружия, с тем чтобы в случае забастовок и сопротивления властям поезда эти восстановили движение, устраняя и арестовывая зачинщиков, прекращая сопротивление даже действием оружия”. На заседании особого комитета при управлении Московско-Казанской железной дороги 27 марта отмечалось, что такие поезда уже имеются на станциях Москва и Пенза; высказывалось также пожелание создать такие поезда на станциях

Сызрань и Алатырь²⁵⁸. 2 июня 1907 г. особый комитет Московско-Казанской железной дороги обсуждал полученное от товарища министра внутренних дел указание „относительно принятия мер для предотвращения могущих возникнуть беспорядков и забастовок на дорогах”. Для предотвращения их было решено просить штабы Московского и Казанского военных округов выслать для „охраны” железной дороги войска в количестве роты на станции Рязань, Рузаевка, Алатырь, по полроты — на станции Люберцы, Сасово, Пенза, Казань, Лукоянов, Нижний Новгород, Сызрань, Инза, Симбирск и Базарная, а также усилить войска на станции Москва-Пассажирская на одну роту и на станциях Перово и Николаевка — на полроты²⁵⁹.

Чрезвычайные расходы Московско-Казанской железной дороги, вызванные мерами борьбы с революционным движением, были настолько значительными, что их не удавалось покрыть за счет эксплуатационных средств общества, и вплоть до 1910 г. они значились в графе сумм, не имеющих источника для покрытия. Размер их превышал 1,2 млн. руб., из которых 435 тыс. руб. представляли расходы по содержанию на дороге „охранной стражи”²⁶⁰.

В годы реакции, используя спад революционной энергии пролетариата, капиталисты повсеместно наступали на рабочий класс, отбирая завоевания 1905—1907 гг. Царские министры единодушно признавали, что в 1908—1909 гг. предприниматели важнейших центров России стремились свести заработную плату рабочих к уровню 1904 г.²⁶¹ Продолжалось преследование сознательных, политически активных рабочих. Правление товарищества С. Морозова весной 1909 г. предупредило о расчете всех бывших уполномоченных от рабочих на выборах в III Думу и уволило с фабрик членов семей рабочих, сосланных за активную революционную деятельность в 1905—1907 гг.²⁶² Петербургское общество заводчиков и фабрикантов в начале января 1909 г. приняло решение (в связи с ожидаемыми стачками рабочих в день годовщины 9 Января) следующего содержания: „В случае самовольного прекращения работ на какое бы то ни было время по причинам, стоящим вне заводской жизни, всеми рабочими или частью их прекратившие работы должны быть подвергнуты штрафу, если заводоуправление не применит более строгой меры, как, например, объявления расчета через две недели”²⁶³.

В период спада рабочего движения антирабочие акции предпринимательских союзов против единичных, как правило оборонительных, стачек пролетариата были достаточно эффективными. На этой почве получили распространение утверждения о том, что антирабочие союзы являются всемогущим средством борьбы с пролетарским движением. Совет Московского общества заводчиков и фабрикантов в отчете за 1910 г. заявлял, что

в твердой и последовательной политике организации, дававшей отпор любым требованиям рабочих, „лежит одна из существенных причин общего падения забастовочного движения, которое в последние годы регулярно понижается”²⁶⁴.

Массовое стачечное движение, развернувшееся после Ленских событий, опрокинуло подобные утверждения. Оно послужило причиной бурных споров внутри антирабочих союзов и между ними по вопросам о тактических приемах в борьбе с забастовками пролетариата. Предприниматели же, как обычно, усиливают репрессивные и карательные меры к стачечникам, накладывают штрафы на бастующих рабочих, все шире практикуют рассылку „черных списков”²⁶⁵. Штрафы, „черные списки”, локауты после майских стачек 1912 г. являлись повседневными и наиболее распространенными средствами борьбы антирабочих союзов с забастовочным движением. Они широко практиковались как Петербургским, так и Московским обществом заводчиков и фабрикантов. В одном из отчетов Московского общества откровенно заявлялось: „В будущем наше Общество намерено неуклонно придерживаться своей точки зрения на политические стачки и не откажется от применения к демонстрантам соответствующих мер”²⁶⁶. Осенью 1912 г. был подготовлен новый циркуляр, который предупреждал рабочих, что „на будущее время они будут штрафовать за забастовки протеста, так как подобного рода забастовки не имеют никакого отношения к порядкам на фабриках и заводах и наносят большой ущерб промышленности”²⁶⁷. В подобном ключе протекала деятельность и других обществ предпринимателей²⁶⁸. „Черные списки” рабочих, не угодных администрации, в первую очередь рабочих-активистов стачечной борьбы, регулярно размножались антирабочими союзами и рассылались своим членам²⁶⁹.

Декларативное признание отдельными предпринимателями за рабочими известных политических прав несколько не снижало противодействия экономическим требованиям рабочих; напротив, здесь все капиталисты обнаруживали большое единодушие. Петербургские металлзаводчики, московские текстильные фабриканты, горнозаводчики Юга и Урала, нефтепромышленники Баку упорно отказывались повышать заработную плату, сокращать штрафы и т. д. и т. п.²⁷⁰ При обсуждении требований рабочих, выработанных в ходе массовых стачек, предприниматели проявляли традиционную „твердость”. Нефтепромышленники Баку, в частности во время всеобщей в городе стачки летом 1914 г., единодушно постановили не делать рабочим никаких уступок²⁷¹. Между монополистами нефтяной промышленности и представителями высшей власти царил полное взаимопонимание. Командированный в Баку товарищ министра внутренних дел В. Ф. Джунковский, стремясь прекратить продолжительную стачку, с одной стороны, настойчиво убеждал ка-

питалистов в необходимости обещать рабочим улучшить их жилищно-бытовые условия, упорядочить водоснабжение и пр. С другой стороны, он всячески поддерживал их стремление решительно отвергать основные требования рабочих (повышение заработной платы и др.). „Вы решили не идти на уступки и должны этого держаться”, — напутствовал он. Получив согласие нефтепромышленников, Джунковский обратился к рабочим с сообщением о намеченных нефтепромышленниками мерах по улучшению их жилищно-бытовых условий и предлагал приступить к работе на старых условиях²⁷². В то же время он цинично напоминал нефтепромышленникам: „Успокоение забастовок приводило обыкновенно к тому, что разрабатанные предложения откладывались на неопределенное время”²⁷³.

Предпринимательские организации настойчиво добивались расширения прав в борьбе против революционного движения, требуя изменения существующих законодательных норм в свою пользу. Так, в январе 1909 г. комиссия по рабочему вопросу Московского биржевого комитета под председательством Г. А. Крестовникова в составе Ю. П. Гужона, А. Л. Кнопа, А. И. Коновалова и других магнатов российской промышленности детально обсуждала проект Министерства торговли и промышленности „Об изменении некоторых постановлений о найме рабочих”. С удовлетворением были одобрены предусмотренные проектом (в соответствии с многочисленными ходатайствами фабрикантов и заводчиков) новые статьи, предполагающие немедленное расторжение договора с рабочими-забастовщиками²⁷⁴.

К кануну первой мировой войны эти требования промышленников становятся все более настойчивыми. Особенно активизировались петербургские капиталисты, напуганные неуклонно нараставшим в столице рабочим движением. Один из руководителей общества заводчиков и фабрикантов, М. Н. Триполитов, в „Заметках по вопросу о мерах борьбы с забастовками”, датированных 10 июня 1914 г., утверждал: „При настоящем положении вещей борьба с забастовочным движением немыслима: фабриканты бессильны, а правительственная власть в лице министерств внутренних дел и юстиции способна только находить и карать некоторых нарушителей спокойствия фабрично-заводской жизни, но не в силах остановить движения и ввести успокоение”. Далее высказывается мнение, что единственный путь к стабилизации положения заключается в расширении прав капиталистов и в установлении на фабриках более жесткого полицейского режима, а „полное успокоение может быть достигнуто только при участии в борьбе с забастовками фабрикантов, для чего настоятельно необходимо дать фабрикантам средства к этой борьбе путем изменения некоторых статей устава о промышленности”. Затем предлагались изменения, еще больше закреплявшие бесправие пролетарских масс (вычеты из

заработной платы рабочих, штрафы за забастовки, немедленное прекращение с ними договора о найме, введение штрафа за прогул, введение для всей фабрично-заводской промышленности личных „рабочих книжек” и пр.)²⁷⁵.

Весьма показательно высказывание начальника Московского губернского жандармского управления по поводу сохранения существующего порядка регистрации капиталистами революционно настроенных рабочих. „В настоящее время, как показывает практика, поступающие на фабрики и заводы более или менее революционно настроенные рабочие, не подвергаясь полицейской регистрации, своевременно делаются известными надлежащим властям. В этом отношении сами фабриканты и заводчики, охраняя личные свои интересы, идут навстречу властям, точно регистрируя в силу требования фабричного устава поступающих на фабрику или завод рабочих. Они зорко следят за каждым из них, и каждый позволивший себе уклониться от установленного порядка, а тем более вести пропаганду в духе социал-демократической партии немедленно увольняется. Чего-либо большего в этом направлении едва ли можно достигнуть”²⁷⁶. То есть администрация предприятий добровольно и весьма заинтересованно выполняла известные полицейские функции. Консолидация крупнейших предприятий — участников монополистических соглашений в мощных антирабочих союзах придавала альянсу полиции и капиталистов завершенность. При этом антирабочие предпринимательские объединения, находившиеся под контролем монополистов, все более выдвигались на роль равноправных партнеров различных звеньев государственного аппарата.

Процесс этот весьма наглядно просматривается во взаимоотношениях Петербургского общества заводчиков и фабрикантов с соответствующими отделами Морского и Военного министерств, в ведении которых находились крупные предприятия в Петербурге и его районе. С начала 1911 г. в Морское министерство препровождаются циркуляры этого общества и его механического отдела, а также списки рабочих, уволенных за участие в забастовках. В одном из таких циркуляров, от 26 января 1911 г., говорилось: „Обстоятельства заставляют... покорнейше Вас просить в случае каких-либо недоразумений с рабочими немедленно ставить об этом в известность общество фабрикантов”. Вплоть до начала войны списки участвовавших в забастовках рабочих регулярно направлялись в Морское министерство, где сосредоточивались в совете по управлению делами заводов данного ведомства²⁷⁷.

На заседаниях Петербургского общества регулярно присутствовал инспектор заводов Морского министерства генерал-майор М. З. Шеманов. Через его посредничество совет общества обратился в начале 1913 г. в Морское министерство с ходатайством о снятии с заводчиков ответственности за несвоев-

менное выполнение военных заказов в связи с забастовками рабочих, протестовавших против штрафов за участие в стачечном движении. Вопрос этот 14 марта 1913 г. обсуждался в Совете по управлению заводами Морского ведомства под председательством товарища морского министра. Домогательства монополистов были удовлетворены²⁷⁸.

В середине 1913 г. эти тесные взаимоотношения приобретают еще более определенный и юридически оформленный характер. 29 июня 1913 г. начальник Главного управления кораблестроения направил председателю механического отдела Петербургского общества Э. Л. Нобелю следующее письмо: „Морской министр в целях большего выяснения вопросов, касающихся внутреннего распорядка на заводах Петербургского района, признал необходимым присутствие всех начальников заводов Морского ведомства или их заместителей в заседаниях механического отдела общества заводчиков и фабрикантов при обсуждении вышеуказанных вопросов”²⁷⁹. Воодушевленный таким решением морского министра, Нобель немедленно начинает устные переговоры, а затем и доверительную переписку с помощником военного министра А. П. Вернандером, убеждая того разрешить более тесные связи заводов Главного артиллерийского управления с Петербургским обществом. Аргументируя свою просьбу, он ссылаясь на то, что „Морское ведомство, сочувствуя организации петербургских заводчиков, выразило желание примкнуть к обществу”²⁸⁰. 27 июня Вернандер наложил резолюцию: „Я этому делу вполне сочувствую. Дать ответ обществу заводчиков и фабрикантов”. Однако в соответствии с бюрократическими канонами было затребовано заключение Главного артиллерийского управления²⁸⁰. Ответ потребовал времени. Тогда к военному министру 13 июля обратился с письмом морской министр, который указывал на необходимость „в целях объединения рабочих вопросов и для более успешной борьбы с забастовками” привлечь к работе механического отдела общества представителей всех заводов Военного ведомства. В качестве примера он приводит „опыт” Морского министерства: „В целях борьбы с заправилами забастовок с помощью особого общества заводчиков и фабрикантов, в составе коего имеется представитель Морского ведомства и, кроме того, в заседаниях механического отдела какого-либо общества принимают участие начальники всех заводов Морского ведомства, частные и указанные выше казенные заводы обмениваются между собой особыми списками с указанием лиц, активно принимающих участие в забастовочном движении, на предмет предупреждения на своих заводах забастовок отказом принимать забастовщиков в число своих рабочих”. Далее министр сетовал по поводу отсутствия достаточных контактов с заводами Военного ведомства, что ослабляло, по его мнению, эффективность антирабочих акций²⁸¹.

31 июля 1913 г. было объявлено, что „Военное ведомство решило принять участие в обществе заводчиков и фабрикантов”²⁸².

К 1914 г. второе дыхание приобретают особые комитеты при управлениях железных дорог. 24 марта министр внутренних дел по согласованию с министром путей сообщения и министром юстиции утвердил особые правила по борьбе с железнодорожными забастовками. Они предусматривали создание особых комитетов при управлениях железных дорог в случае введения чрезвычайной охраны. На их членов возлагалась обязанность выработать строго согласованный и возможно подробно разработанный план действий на случай забастовок, а также правила, предусматривавшие целую систему репрессивных мер к забастовщикам на железных дорогах²⁸³.

Таким образом, первые заметные факты прямого сотрудничества и взаимодействия аппарата государственной власти и монополистической буржуазии в целях подавления рабочего движения в России проявляются уже в период первой буржуазно-демократической революции 1905—1907 гг. Ведущие промышленно-финансовые группы крупного капитала не только всемерно использовали военно-карательный аппарат самодержавия для „умиротворения” пролетарских масс, но и дополняли его последовательно проводившимися мерами репрессивного воздействия, в первую очередь направленными против сознательных рабочих, руководителей и организаторов революционного движения пролетариата. В органах, сложившихся на железнодорожном транспорте в 1905—1907 гг. и воссозданных перед первой мировой войной, наблюдаются некоторые черты прямого государственно-монополистического воздействия на рабочий класс. В канун войны тенденции эти не миновали и промышленность, где продемонстрировали слаженное взаимодействие антирабочих союзов предпринимателей с полицейскими органами; выразились они также в повседневном сотрудничестве представителей казенных военных заводов Петербурга и соответствующих ведомств с монополистами в местном обществе заводчиков и фабрикантов, которое являлось инициатором и руководителем данного антирабочего альянса. Монополистические объединения вкупе с государственным аппаратом стремились подавить рабочее движение, свести на нет его завоевания. Все эти явления более определенное развитие получили в годы первой мировой войны.

В канун первой мировой войны государственно-монополистическое регулирование наблюдалось лишь в таких отраслях народного хозяйства России, где промышленники имели старые, традиционные связи с правительственными верхами (сахарное производство), находились в повседневной зависимости от казны (железнодорожное хозяйство) или от государствен-

ных заказов (транспортное машиностроение, военное судостроение и пр.).

При специфических особенностях каждого государственно-монополистического органа со свойственными им различиями в приемах и формах регулирования все они имели принципиально общую основу. Государственное регулирование фактически оказывалось прерогативой монополистов. Даже там, где сложившиеся государственно-капиталистические институты (в винокуренной, табачной и других отраслях промышленности, в частности связанных с акцизным ведомством) еще явно доминировали, решающие элементы регламентаций (объем производства, стоимость продукта и пр.) определялись с учетом предложений монополистических объединений, которые предпринимали всевозможные шаги, чтобы полнее обеспечить свои интересы и парализовать нежелательные для них стороны казенно-бюрократического воздействия.

Характеризуя степень эффективного влияния конкретных монополистических групп на различные звенья государственного аппарата в предвоенные годы, следует подчеркнуть и значение дополнительных каналов воздействия, которыми располагали общероссийские и отраслевые представительные организации, всеми силами и средствами поддерживавшие крупнейшие монополистические союзы. Представителям монополистических союзов в них принадлежала решающая роль. В Совете съездов представителей промышленности и торговли, созданном в 1906 г., заправляли руководители промышленных монополий и финансовых кругов. Здесь заседали не только организаторы крупнейших синдикатов („Продамета”, „Продуголь”, „Медь” и др.), но и золотопромышленных, металлургических и текстильных комбинатов, складывающихся военных концернов, нефтяных трестов, организаций сахарозаводчиков. Лидеры этих объединений занимали руководящее положение в отраслевых и региональных предпринимательских организациях и в антирабочих союзах (съездах промышленников, биржевых комитетов, комитетах торговли и мануфактур, обществах заводчиков и фабрикантов)²⁸⁴. Они проявляли все большую активность в политической жизни.

Общероссийская предпринимательская организация не смогла еще занять такого авторитетного положения, какое приобрел, в частности, в Германии Центральный союз германских промышленников, оказывавший существенное воздействие не только на государственный аппарат, но и на общественно-политическую жизнь страны²⁸⁵. Тем не менее общая тенденция развития шла в том же направлении. В своей повседневной практической деятельности как Совет съездов представителей промышленности и торговли, так и различные отраслевые и региональные-предпринимательские организации проводили линию монополистического капитала, способствуя более эффективному

воздействию на различные звенья государственного аппарата²⁸⁶. Через эти организации направлялись многочисленные докладные записки, ходатайства и справки; лидеры их регулярно привлекались к работе в ведомственных и междуведомственных совещаниях по различным вопросам экономической политики. Значительное воздействие на правительственные круги оказывалось и через периодическую печать представительных организаций, таких, как орган Совета съездов представителей промышленности и торговли журнал „Промышленность и торговля”, а также журналы региональных съездов горнозаводчиков, различных предпринимательских организаций („Горнозаводской листок”, „Нефтяное дело”, „Торгово-промышленный Юг” и др.) и многочисленные биржевые издания. Обработка общественного мнения и целеустремленное воздействие на правительственные круги осуществлялись также через „беспартийную” прессу, находившуюся под контролем отдельных группировок монополистической буржуазии²⁸⁷.

Возможности воздействия монополистической буржуазии на государственный аппарат самодержавия расширились благодаря укреплению ее связей с чиновничье-бюрократической средой. Высокопоставленные чиновники не только являлись членами правлений акционерных обществ и паевых товариществ, но и занимали руководящие посты в предпринимательских организациях. Так, видный чиновник Министерства финансов В. И. Тимирязев стал первым председателем Совета съезда представителей промышленности и торговли, позже занял пост министра торговли и промышленности, а затем много лет был председателем Совета съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства. Ответственные посты в общероссийских предпринимательских организациях, покинув казенную службу, заняли В. И. Ковалевский, М. М. Федоров, Н. Н. Кутлер и др.²⁸⁸ В то же время на административные посты привлекаются представители финансово-промышленных кругов, руководители предпринимательских организаций и крупнейших банков. Так, П. Л. Барк (руководитель Волжско-Камского банка и член Совета съездов представителей промышленности и торговли) был в конце 1911 г. назначен товарищем министра торговли и промышленности. Орган Совета съездов в этом акте усматривал проявление курса правительства на защиту интересов торговли и промышленности²⁸⁹. Перед войной П. Л. Барк стал министром финансов²⁹⁰. В декабре 1912 г. директором Горного департамента Министерства торговли и промышленности был назначен видный деятель Совета съезда горнопромышленников Юга В. И. Арандаренко. Естественно, что эта организация с удовлетворением встретила такое назначение²⁹¹.

Изучение различных государственно-монополистических органов и каналов воздействия на них монополистических союзов и предпринимательских организаций дает достаточные

основания для вывода, что они были не случайным и изолированным явлением, а представляли собой проявление закономерностей исторического развития финансового капитала и монополий в период империализма. Естественно, что взаимодействие монополий и различных органов государственного аппарата при традиционной в России правительственной опеке имело сложный характер. Было бы неверно рассматривать его упрощенно — как прямолинейный процесс подчинения первыми вторых. И все-таки, несмотря на острую борьбу и постоянные трения, приоритет монополистов и их организаций бесспорен. На деле никакое плодотворное государственное вмешательство и сколько-нибудь реальный контроль в тех или иных отраслях производства без монополистической буржуазии были невозможными. Однако исторический опыт в этом деле был еще крайне незначительным, а самодержавие, следуя традиционным охранительным тенденциям, как могло препятствовало развитию государственно-монополистических органов, хотя экономическая необходимость в них становилась все более очевидной. В дальнейшем укреплении позиций магнатов финансов и промышленности с помощью мер государственно-монополистического характера правящие верхи не только усматривали опасность возрастания расходов казны, но и интуитивно ощущали потенциальную угрозу для самих основ самодержавного строя.

Необходимо подчеркнуть, что более или менее оформившиеся элементы государственно-монополистического капитализма оставались все же до первой мировой войны разрозненными и были весьма еще далеки от того, чтобы стать даже самой несовершенной системой. А поэтому важнейшие звенья государственного капитализма в целом, в которых все определеннее и зримее оформлялись государственные монополии (кредит, железнодорожное хозяйство, военные заводы), не могут еще рассматриваться в качестве проявлений государственно-монополистического капитализма. Скорее наоборот, в предвоенные годы государственно-монополистические тенденции, несмотря на вполне сложившиеся их специфические черты, выглядят как составная часть государственного капитализма. Выделение их для специального рассмотрения имеет скорее условный характер, ибо это важно для выявления корней и истоков государственно-монополистического капитализма, выяснения той почвы, на которой стало возможным быстрое превращение его в ведущую социально-экономическую систему. Только в результате дальнейшего развития монополистического капитализма в период войны при всем несовершенстве этой системы она имела тенденцию к превращению в господствующую. Требовалось определенное время, чтобы противоборствующие тенденции привели к развитию такой разветвленной системы государственно-монополистических органов. Война, создав чрез-

вычайные условия, коренным образом изменила соотношение и взаимодействие государственно-капиталистических и государственно-монополистических явлений в экономике в пользу частных капиталистических монополий и финансовой олигархии. Тем самым она ускорила превращение элементов российского государственно-монополистического капитализма в более или менее развитую систему.

Особо необходимо подчеркнуть, что еще в предвоенные годы, на своем начальном этапе, государственно-монополистическое регулирование в России имело определенный буржуазно-помещичий характер, в первую очередь соответствуя интересам верхушки монополистической буржуазии. Оно обеспечивало обогащение магнатов финансового капитала за счет ограбления трудового населения страны и усиления эксплуатации рабочих. Особенно определенно этот классовый характер проявлялся при прямом переплетении антирабочей деятельности союзов капиталистов и отдельных звеньев государственного аппарата. Она определенно нацеливалась на подавление стачечной борьбы и революционного движения пролетариата. Такое государственно-монополистическое регулирование неизбежно способствовало обострению в стране противоречий между трудом и капиталом, а тем самым созреванию и углублению в стране революционного кризиса. У рабочего класса России был единственный путь реального улучшения своего положения — свержение самодержавия, уничтожение капиталистического строя и строительство новых, социалистических основ государственного устройства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дальнейшее укрепление экономических позиций крупной буржуазии в царской России XIX в. обуславливалось не только монополизацией производства и банковского дела, но и развитием тенденции к более тесному взаимодействию и сращиванию монополий с определенными звеньями государственного аппарата. Окончательное упрочение господства капитала зависело уже не от свободной конкуренции, а от ее „связывания” и ограничения, выражавшихся в монополизации различных сфер экономики. При этом все более обнаруживалось стремление монополий и финансовой олигархии последовательнее направлять деятельность государственного аппарата в своих интересах, все определеннее зарождались элементы государственно-монополистического капитализма, возникали и развивались различные по степени своей зрелости формы государственно-монополистических органов.

Основные направления использования государства монополиями выражались, во-первых, в том, что государственная финансовая система все целеустремленнее подчинялась задаче перераспределения национального дохода в интересах магнатов крупного капитала. В руках монополистической буржуазии все более концентрировались всевозможные субсидии, а также распределение выгодных военных, железнодорожных и иных казенных заказов. Заправилами крупнейших банков и руководители привилегированных предприятий получали значительную кредитную помощь от государства на льготных условиях. Во-вторых, наряду с противодействием капиталистов тенденциям к развитию государственного хозяйства расширяются возможности использования монополистами в своих интересах железнодорожного дела, казенных предприятий, нефтеносных земель. Монополистические союзы в ряде случаев настолько переплелись с отдельными звеньями государственного аппарата, что в результате возникает единый, слаженно действующий механизм. Аналогичные явления наблюдались и в борьбе с нараставшим рабочим и освободительным движением. Усилия монополистов и царской администрации тщательно и эффективно координировались при неуклонном возрастании роли представителей крупного капитала¹.

Однако в принципе неверно было бы предположить, что взаимоотношения монополистических союзов и абсолютистской власти в процессе возникновения и развития государственно-монополистических тенденций складывались бесконфликтно. Даже в более развитых западноевропейских капиталистических странах при формировании государственно-монополистическо-

го капитализма сталкивались две тенденции — „объективная необходимость вмешательства государства в экономику, порожденная определенной стадией концентрации и централизации капитала, и стремление монополий „оседлать” эту объективную необходимость, использовать огромные потенции государственной власти в своих интересах — как политических, так и экономических”². Естественно, что в царской России с ее специфической политической надстройкой почва для конфликтов и коллизий была еще весьма глубокой, что создавало дополнительные препятствия в деле развития государственно-монополистических тенденций. Промышленным и финансовым монополиям, хотели они того или нет, приходилось считаться с традиционными для самодержавия нормами „управления” экономикой, выразившимися в казенно-бюрократической опеке и попечительстве, по-прежнему стремившимися „воспитывать” монополистическую буржуазию как „ходатайствующее” сословие, в определенной мере сковывавшими самостоятельность предпринимательских организаций. Этот фактор тем не менее не мог уничтожить действия закономерностей развития капитализма на империалистической стадии, когда утверждение государственно-монополистического капитализма становилось исторически неизбежным. Соединение мощи государства с силой монополий, подчинение его интересам финансового капитала, превращение государства в комитет по управлению делами монополистической буржуазии являются законом развития капитализма на высшей стадии. Однако до первой мировой войны действие этого закона сдерживалось (особенно в царской России) рядом противодействующих факторов. Они обусловили тот бесспорный факт, что до определенного этапа в этом случае закон „действует скорее как тенденция, т. е. как закон, абсолютное осуществление которого задерживается, замедляется и ослабляется противодействующими обстоятельствами”³.

Несмотря на очередной шаг в сторону буржуазной монархии в результате революции 1905-1907 гг. (созыв Государственной думы, расширение представительства в Государственном совете, столыпинская аграрная политика и пр.), царизм продолжал оставаться в первую очередь орудием классового господства крепостников-помещиков. Он не изменил своей феодальной природы, хотя пытался более последовательно выражать интересы и крупной буржуазии⁴. Сохранялась и даже усиливалась (в рамках определенной социально-классовой природы) „самостоятельность” самодержавной власти не только относительно капиталистов, но и помещиков. При сохранении феодального в основе характера самодержавия в процессе своей эволюции в XX в. все более усваивало приемы бонапартистского лавирования (аграрный бонапартизм, два большинства в государственных думах и пр.)⁵. „Бонапартизм, — писал В. И. Ле-

нин, — есть лавирование монархии, потерявшей свою старую, патриархальную или феодальную, простую и сплошную, опору, — монархии, которая принуждена эквилибрировать, чтобы не упасть, — заигрывать, чтобы управлять, — подкупать, чтобы нравиться, — браться с подонками общества, с прямыми ворами и жуликами, чтобы держаться не только на штыке”⁶. Абсолютизм сохраняет свои основные черты, но правительство стремится непосредственно опираться не только на определенные классы, но и на искусственно подобранные группы из различных слоев населения (например, разного рода черносотенные организации). Такое положение явилось следствием известного уравнивания сил соперничающих классов (крупной буржуазии и крепостников-помещиков). Усиление такого соперничества давало самодержавию больше самостоятельности, чем при решительном перевесе того или иного класса⁷. Сама по себе эта самостоятельность базировалась на сильных традициях военщины и бюрократизма. Но и эту большую самостоятельность царизм использовал в первую голову в интересах помещичьего класса. Шаги по пути превращения абсолютизма в буржуазную монархию в России сопровождались, следовательно, перениманием методов бонапартизма. „Став по необходимости окончательно на путь капиталистического развития России и стремясь отстоять именно такой путь, который сохранял бы за крепостниками-землевладельцами их власть их доходы, самодержавие лавирует между этим классом и представителями капитала. Их мелкие раздоры используются для поддержания абсолютизма, который вместе с этими классами ведет бешеную контрреволюционную борьбу с обнаружившими свою силу в недавней массовой борьбе социалистическим пролетариатом и демократическим крестьянством”⁸.

Вплоть до Февральской революции реальной политической властью в стране все же обладала горстка крепостников-помещиков, возглавляемая царем. Она правила в союзе с магнатами финансового капитала, то есть с верхушкой крупной буржуазии, „которым доставались неслыханные в Европе прибыли и в пользу которых заключались грабительские договоры внешней политики”⁹. Реальное приобщение верхушки крупной буржуазии к политической власти (через ее представителей в Государственном совете, на различных совещаниях и пр.) было несомненным фактом¹⁰. Однако процесс этот шел крайне медленно. Поэтому все более глубоким становилось противоречие, выражавшееся в усилении ее экономического могущества и ее, по словам В. И. Ленина, политическом порабощении. Участие магнатов капитала в политической власти было весьма незначительным, а зависимость от бюрократии — очень велика, так как $\frac{99}{100}$ политической власти сохраняло в руках абсолютизма и помещиков. Самодержавие в результате революции 1905—1907 гг., делая шаги к буржуазной монархии,

все более теряло свойства „исключительно крепостнического”, но заявления о „полном господстве представителей крупного капитала”, которые в свое время делались меньшевистскими теоретиками, были весьма далеки от реальной действительности¹¹. Экономическая необходимость все настоятельнее побуждала российский абсолютизм расширять меры по обеспечению кредита частным промышленным, транспортным, торговым и финансовым предприятиям, оказывая им и некоторые другие меры поддержки и содействия. Очередные шаги в направлении к буржуазной монархии как бы отражались и на общей экономической политике. С другой стороны, при проведении этой единой (по исходным позициям) линии сохранялась определенная дворянско-помещичья ориентация, обеспечивавшая привилегированному классу-сословию существенные социально-экономические преимущества, придававшие буржуазным по их природе мерам полуфеодальную окраску. Тем самым развитие капиталистической экономики в России объективно притормаживалось.

Самодержавие царило по-прежнему, в стране процветало грубое насилие над народом, еще сильнее страдавшим от политического бесправия, что не только проистекало от применения старых средств, но и являлось следствием открытого союза самодержавного правительства „с черносотенными помещиками-крепостниками, с октябристскими капиталистами, союза в Думе и через Думу”¹².

В то же время укрепление экономических позиций крупного капитала при ничтожности участия его в реальной политической власти оставалось потенциальной основой грядущих трений. Это и становится источником усиления недовольства крупной буржуазии самодержавием, обострившимся в связи с неудачей столыпинского „умиротворения” России и особенно обнажившимся под воздействием рабочего движения в 1912—1914 гг. Свое внешнее выражение разложение третьеиюньской системы получило в переходе многих крупных капиталистов к прогрессистам и „полевении” самого октябризма, перемещавшегося теперь в буржуазно-либеральный лагерь¹³.

Вопрос о наличии или об отсутствии в стране конституционного строя являлся после буржуазно-демократической революции 1905—1907 гг. предметом острой политической борьбы. Лидеры кадетов упорно насаждали в массах иллюзии, что в России существует база для конституционализма, что в стране утвердилась конституционная монархия¹⁴. Меньшевики были склонны разделять иллюзии либералов. Большевики во главе с В. И. Лениным убедительно доказали беспочвенность подобных утверждений и показали, что в стране господствует абсолютизм, как бы „обшитый” парламентскими формами. В. И. Ленин неоднократно указывал на „призрачность”, „фиктивность” российской конституции¹⁵. „У нас

нет конституции на деле, — писал он, — нет почвы для наших открытых выступлений, а есть дубасовский „конституционализм”¹⁶. Оживленная полемика по этому вопросу велась в либеральной и проправительственной прессе. Ложь о конституционном строе в России, которая распространялась кадетско-либеральными газетами, объективно имела реакционный характер. „Московские ведомости” в этом споре оказывались более „прогрессивными”, ибо они разоблачали вредную иллюзию¹⁷.

Следует при этом обратить внимание на тот факт, что в условиях первой революции в России самодержавие не очень беспокоилось по поводу теоретической согласованности различных акций, последовательно утвердившихся в практике, с манифестами и законодательными актами, провозглашавшими довольно радикальные политические преобразования. Декларативные обещания конституционного характера сопровождались проведением мер, в корне подрывавших их реальное значение. В правительственных верхах заранее намечалось отрицательное отношение к решению важнейших вопросов, хотя по ним давались широкообещательные обещания, в реальность которых верили либерально-буржуазные круги. Бывший московский губернатор, а затем московский городской голова В. М. Голицын в своих воспоминаниях пишет по поводу манифеста 17 октября 1905 г.: „В эти тревожные дни мне было сообщено самым конфиденциальным образом из Петербурга, чтобы я воздержался от каких-либо выступлений в конституционном духе со стороны Думы (московской городской. — В. Л.), так как манифест имел исключительной целью успокоить раздраженные страсти, и что применение возведенных в нем конституционных начал будет отложено на долгий срок”¹⁸. Не удивительно, что этот манифест и „конституционные” акты 1906 г. провозглашались в то время, когда важнейшие районы страны продолжали жить при режиме, установленном на основе временного положения об усиленной и чрезвычайной охране. Если в октябре 1905 г. чрезвычайные полицейские законы регламентировали жизнь 32,9% всего населения империи, то в конце 1905 — начале 1906 г. — 70,5%, а в 1907 г. — $\frac{3}{4}$ населения¹⁹.

13 сентября 1906 г. царь утверждает положение Совета министров о том, что „международные договоры, трактаты и соглашения, то есть акты народного общения, заключаются по непосредственному изволению его императорского величества и не подлежат рассмотрению в законодательных установлениях”. Царские министры и здесь не задумывались над теоретическим обоснованием этого закона и об его увязке и согласовании с „конституционными актами”. Всем этим в министерских канцеляриях занимались позже, иногда много лет спустя. Так, в начале 1914 г., в результате длительного изучения в Министерстве финансов была подготовлена обстоятельная

записка „О порядке заключения международных договоров вообще и торговых договоров в частности“, в которой доказывалась теоретическая непоколебимость положения Совета министров, принятого в 1906 г. В записке, всем своим содержанием опровергающей конституционные иллюзии, пространно обосновывалось утверждение, что с „теоретической и практической стороны предоставление законодательным учреждениям ратификации международных договоров в какой-либо их части представляется и неправильным, и нецелесообразным“²⁰.

Царское правительство делало вынужденные шаги к буржуазной монархии, но дистанция на пути к ней оставалась еще весьма и весьма значительной. Самодержавие осталось „фактически всецело господствующим“²¹. Незначительные уступки правительства были направлены на сохранение и укрепление основ российского абсолютизма, на продление существующего антинародного государственного режима²².

Поэтому в период империализма воздействие абсолютистского государства на социально-экономическое развитие России было особенно противоречивым и имело все более отрицательные последствия. Для народных масс самодержавие олицетворяло политическое бесправие, чудовищную эксплуатацию и угнетение (особенно тягостные для трудящихся нерусской национальности), нищенское существование и отсутствие жизненных перспектив. Оно являлось главной преградой на пути экономического и социального прогресса. Естественно, что в условиях господства абсолютизма в XX в. в стране все более обострялись классовые противоречия, что обусловило превращение России в узловой пункт противоречий мирового империализма, историческую закономерность буржуазно-демократических революций, а затем и первой в мире социалистической революции. Сосредоточение значительной экономической мощи в руках государственного аппарата накануне Февральской революции интенсивно способствовало дальнейшему обострению социально-экономических противоречий в стране.

Общие закономерности и особенности воздействия государства на социально-экономическое развитие России в XX в. не столько вели к укреплению позиций самодержавия, сколько углубляли и расширяли базу классовых противоречий, свое завершение получивших в Февральской буржуазно-демократической революции. Поступательное развитие капитализма, неуклонное укрепление мощи крупной буржуазии все нагляднее свидетельствовали о том, что феодальная по своей природе надстройка являлась препятствием на пути развития экономики и буржуазных общественных отношений. Самодержавный строй не имел никаких внутренних ресурсов для эволюции. Чем сильнее в стране свирепствовал режим произвола и насилий, чем упорнее царские ставленники помыкали народными массами, тем больше вызревали предпосылки для успешной

народной революции против абсолютизма, свершившейся в феврале 1917 г.

Победа Февральской буржуазно-демократической революции создала непосредственные политические предпосылки для Великой Октябрьской социалистической революции. Материальные же предпосылки Великого Октября, связанные с развитием монополистических союзов, банков, государственно-монополистических органов и пр., складывались в результате экономического развития России уже в конце XIX — начале XX в. На формирование их известное воздействие оказывало и самодержавное государство, которое скорее выступало здесь фактором, замедлявшим социально-экономический прогресс и предопределившим особенно нерациональную растрату производительных сил и материальных средств. Однако, несмотря на субъективные препятствия, общеисторические закономерности развития империализма пробивали себе дорогу. В царской России в начале XX в. имелись определенные материальные предпосылки для социалистической революции. Они были бесспорно менее зрелыми, чем в передовых капиталистических странах, что в конечном счете объяснялось феодально-крепостническими пережитками в экономике и политическом строе, которые предопределяли особенности развития российского империализма. Отмеченное обстоятельство не противоречит исторической закономерности социалистической революции в России. Оно лишь помогает понять причины тех чрезвычайных трудностей, которые возникли перед рабочим классом нашей страны на начальном этапе социалистического строительства.

Введение (с. 3–11)

- 1См. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 27, с. 377.
- 2См. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 34, с. 193.
- 3Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 46, ч. II, с. 155.
- 4Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 20, с. 288–289.
- 5См. там же, с. 289. Примечание.
- 6Там же, с. 289–290.
- 7Там же, с. 290.
- 8Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 19, с. 221–222.
- 9Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 22, с. 234.
- 10Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 33, с. 67–68.
- 11Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 25, ч. I, с. 481–482.
- 12Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 545.
- 13Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 1, с. 369.
- 14Там же, с. 278.
- 15Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 4, с. 425.
- 16Драгилев А. М., Мохов Н. И. Ленинский анализ монополистического капитала и современность. М., 1970, с. 185.
- 17Давидович А. М. Самодержавие в эпоху империализма (классовая сущность и эволюция абсолютизма в России). М., 1975, с. 96–97, 177–178, 231.
- 18Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 38, с. 314.
- 19Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 37, с. 417.
- 20Сидоров А. Л. К вопросу о взаимоотношениях монополий и царизма в период промышленного подъема. — Материалы по истории СССР. Сб., т. VI. М., 1959, с. 225–230; Бовыкин В. И., Гиндин И. Ф., Тарновский К. Н. Государственно-монополистический капитализм в России (К вопросу о предпосылках социалистической революции). — История СССР, 1959, № 3; Погребинский А. П. Государственно-монополистический капитализм в России. Очерк истории. М., 1959; его же. Комитет по железнодорожным заказам и его ликвидация в 1914 году. — Исторические записки, 1969, т. 83. — Об особенностях империализма в России. Сб. М., 1963; Шацлло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906–1914 гг.). М., 1968, с. 283–313; Каменецкая И. М. Государственно-монополистическое регулирование сахарной промышленности в России. — Исторические записки, 1970, т. 86; Давидович А. М. Самодержавие в эпоху империализма, и др.
- 21Дякин В. С. Самодержавие, буржуазия и дворянство в 1907–1911 гг. Л., 1978; Китанина Т. М. Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. Л., 1978; Твардовская В. А. Идеология пореформенного самодержавия. М., 1978; Чернуха В. Г. Внутренняя политика царизма с сере-

дины 50-х до начала 80-х годов XIX в. Л., 1978; *Корелин А. П.* Дворянство в пореформенной России. 1861–1904 гг. М., 1979; *Соловьев Ю. Б.* Самодержавие и дворянство в 1902–1907 гг. Л., 1981; *Шепелев Л. Е.* Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Л., 1981.

²²*Гиндин И. Ф.* Политика царского правительства в отношении промышленных монополий. — Об особенностях империализма в России. Сб. М., 1963; *его же.* Государственный капитализм в России до монополистического периода. — Вопросы истории, 1964, № 9, и др.

Глава I. Общие тенденции развития монополистического капитала в начале XX в. (с. 12–45)

¹Вестник финансов, промышленности и торговли, 1898, № 50, с. 951.

²Очерк Нижегородской ярмарки. Составлен в Министерстве внутренних дел (СПб., 1858), с. 37.

³*Лаверычев В. Я.* К вопросу о возникновении монополистических объединений в царской России. — Вестник Московского университета. История, 1974, № 5, с. 45–50.

⁴*Крупина Т. Д.* К вопросу об особенностях монополизации промышленности в России. — Об особенностях империализма в России. Сб. М., 1963, с. 198.

⁵*Бовыкин В. И.* Зарождение финансового капитала в России. М., 1967, с. 115–128, 187–188; Вестник Московского университета. История, 1974, № 5, с. 45–55.

⁶*Лившин Я. И.* Монополии в экономике России. М., 1961, с. 23; *Лаверычев В. Я.* Монополистический капитал в текстильной промышленности России. М., 1963, с. 180–183.

⁷Об особенностях империализма в России, с. 203–205.

⁸*Цукерник А. Л.* Синдикат „Продамет“. Историко-экономический очерк. 1902 – июль 1914 г. М., 1959, с. 20.

⁹Там же, с. 19.

¹⁰История СССР, 1969, № 3, с. 86.

¹¹*Цукерник А. Л.* Указ. соч., с. 19; *Лаверычев В. Я.* Монополистический капитал в текстильной промышленности России, с. 78, 81–82.

¹²Торгово-промышленный Юг, 1913, № 9, стб. 64.

¹³История СССР, 1969, № 3, с. 88–89.

¹⁴Товарищество мануфактуры „Эмиль Циндель“ в Москве. М., 1914, с. 29, 31.

¹⁵Государственный архив Ивановской области (далее – ГАИО), ф. 108, оп. 1, д. 935, л. 115.

¹⁶Центральный государственный исторический архив СССР (далее – ЦГИА СССР), ф. 268, оп. 5, д. 292, л. 31.

¹⁷Центральный государственный исторический архив г. Москвы (далее – ЦГИА г. Москвы), ф. 64, оп. 1, д. 75, л. 4–8.

¹⁸*Нольде А.* Возможны ли синдикаты в русской текстильной промышленности. — Промышленность и торговля, 1910, № 8, с. 522.

19 Всероссийское общество льнопромышленников, его задачи и деятельность. М., 1911, с. 18—19.

20 Центральный государственный военно-исторический архив (далее — ЦГВИА), ф. 499, оп. 2, д. 781, л. 22, 24.

21 *Лященко П. И.* История народного хозяйства СССР, т. II. М., 1948; *Хрюмов П. А.* Экономическое развитие России в XIX—XX веках. 1880—1917. М., 1950; *Пажитнов К. А.* Очерки истории текстильной промышленности дореволюционной России. Шерстяная промышленность. М., 1955; *его же.* Очерки истории текстильной промышленности дореволюционной России. Хлопчатобумажная, льнопеньковая и шелковая промышленности. М., 1958, и др.

22 *Лившин Я. И.* „Представительные“ организации крупной буржуазии в конце XIX — начале XX в. — История СССР, 1959, № 2, с. 106.

23 Коммерсант, 24 октября 1911 г.; 8 ноября 1913 г.

24 *Лурье Евг.* К характеристике союзов работодателей в России. — Вестник Европы, 1911, № 12, с. 318—319; Вестник печатного дела, 1909, № 7, с. 3—4.

25 Центральный государственный архив Октябрьской революции, высших органов государственной власти и органов государственного управления СССР (далее — ЦГАОР СССР), ф. 6889, оп. 1, д. 498, л. 1—4.

26 Центральный государственный архив народного хозяйства СССР (далее — ЦГАНХ СССР), ф. 3429, оп. 1, д. 132, л. 19.

27 ЦГИА г. Москвы, ф. 1776, оп. 1, д. 4, л. 3; д. 8, л. 1.

28 ЦГИА СССР, ф. 117, оп. 1, д. 8, л. 26; д. 7, л. 126—129, 130—131, 134; оп. 2, д. 62, л. 2, 4, 7, 8 и др.

29 Государственный исторический архив Ленинградской области (далее — ГИАЛО), ф. 1521, оп. 7, д. 27, л. 1—24.

30 Материалы по истории СССР, т. VI. М., 1959, с. 269—362.

31 Там же, с. 302.

32 Там же, с. 292—293, 303—318.

33 Промышленность и торговля, 1910, № 2, с. 111; 1911, № 17, с. 240; *Цукерник А. Л.* Указ. соч., с. 105.

34 ЦГАНХ СССР, ф. 7733, оп. 2, д. 1087, л. 2—4.

35 *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 19, с. 352.

36 Об особенностях империализма в России, с. 202, 208, 209.

37 *Лившин Я. И.* Монополии в экономике России, с. 48—49.

38 *Бовыкин В. И.* Банки и военная промышленность России накануне первой мировой войны. — Исторические записки, 1959, т. 64, с. 87—108; 130.

39 *Лившин Я. И.* Монополии в экономике России, с. 110—121.

40 Там же, с. 54.

41 *Волобуев П. В.* Из истории монополизации нефтяной промышленности дореволюционной России. — Исторические записки, 1955, т. 52, с. 95—102.

- 42 Новое время, 12 октября 1916 г.
- 43 Цукерник А. Л. Указ. соч., с. 58–64; Лившин Я. И. Монополии в экономике России, с. 61–63.
- 44 Лаверычев В. Я. Монополии в текстильной промышленности России, с. 152–153.
- 45 Крузе Э. Э. Табачный и ниточный тресты. — Из истории империализма в России. Сб. М. — Л., 1959, с. 68–83.
- 46 Загорский С. О. Синдикаты и тресты. СПб., 1914, с. 108.
- 47 Лаверычев В. Я. Монополии в текстильной промышленности России, с. 148–151.
- 48 Фармаковский С. П. К вопросу о законодательном регулировании синдикатов и трестов. СПб., 1910, с. 13.
- 49 Из истории империализма в России, с. 61–66.
- 50 Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975, с. 237–249.
- 51 Хачатуров С. С. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952, с. 29–30.
- 52 Бубликов А. А. Частное железнодорожное строительство последних лет. СПб., 1914, с. 16–17.
- 53 Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала в железнодорожном строительстве России накануне первой мировой войны. — Исторические записки, 1956, т. 55, с. 179–198; Боголепова И. Н. Финансовый капитал в железнодорожном строительстве России накануне первой мировой войны. — Вопросы истории, 1979, № 9, с. 52–60.
- 54 Бубликов А. А. Указ. соч., с. 24–25.
- 55 ЦГИА СССР, ф. 286, оп. 1, д. 9, л. 72.
- 56 Журавлев В. В. Национализация частных железных дорог в СССР. — Исторические записки, 1970, т. 86, с. 75.
- 57 ЦГИА СССР, ф. 272, оп. 1, д. 271, л. 146.
- 58 ЦГВИА, ф. 13251, оп. 2, д. 28, л. 2–3.
- 59 Можин В. Монополизация водного транспорта России. — Научные доклады Высшей школы. Экономические науки, 1958, кн. 3, с. 113.
- 60 Лившин Я. И. Монополии в экономике России, с. 43–44.
- 61 Там же, с. 80–81; Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. М., 1927, с. 669–670; Эфенди-заде М. Формирование монополистического капитала в торговом судоходстве на Каспийском море. — Материалы по истории России в период капитализма. Сб. М., 1976, с. 179–197.
- 62 Цукерник А. Л. Указ. соч., с. 108–117.
- 63 Центральный государственный архив древних актов СССР (далее — ЦГАДА), ф. 1278, оп. 2, д. 737, л. 8–10, 17.
- 64 Цукерник А. Л. Указ. соч., с. 126–143; Китанина Т. М. Из истории монополизации металлургической промышленности России (синдикат „Жесть”). — Исторические записки, 1971, т. 88, с. 91–101.
- 65 ЦГАНХ СССР, ф. 7733, оп. 1, д. 4307, л. 19–20; Раннее утро, 6 февраля 1913 г.

- 66 *Каценеленбаум З. С.* Коммерческие банки и их торгово-комиссионные операции. М., 1912, с. 112.
- 67 ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 73, д. 133, л. 119, 135–136.
- 68 *Цыперович Г.* Синдикаты и тресты в России. М., 1919, с. 108–110.
- 69 Промышленность и торговля, 1910, № 2, с. 75.
- 70 *Цыперович Г.* Указ. соч., с. 112–117.
- 71 *Лященко П. И.* Указ. соч., с. 316–320, 335–338.
- 72 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 40, л. 99.
- 73 Нефтяное дело, 1914, № 3, стб. 6.
- 74 ЦГИА СССР, ф. 1284, оп. 188, 1905 г., д. 147, л. 11а.
- 75 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 375, л. 4.
- 76 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 360, л. 5.
- 77 ЦГИА СССР, ф. 1284, оп. 188, 1905 г., д. 147, л. 11а. По данным периодической печати, даже Особая высшая комиссия для исследования железнодорожного дела под председательством Н. П. Петрова признала, что вина за недостаток подвижного состава падает не на заводы, а на железные дороги (Утро России, 28 декабря 1913 г.).
- 78 Доклады по обследованию железных дорог. Доклад № 20. Приложение П. СПб., 1913, с. 1–10.
- 79 ЦГВИА, ф. 13251, оп. 2, д. 28, л. 2–3; ЦГИА СССР, ф. 273, оп. 9, д. 7047, л. 1, 14, 63–64; Нефтяное дело, 1914, № 6, стб. 40–41.
- 80 ЦГВИА, ф. 13251, оп. 9, д. 63, л. 1–2.
- 81 ЦГВИА, ф. 13251, оп. 2, д. 28, л. 2–3.
- 82 Утро России, 17 февраля 1914 г.
- 83 *Бовыкин В. И.* Зарождение финансового капитала в России, с. 204.
- 84 ЦГИА СССР, ф. 587, оп. 56, д. 462, л. 1.
- 85 Там же.
- 86 Девятый очередной съезд представителей промышленности и торговли. Доклад Совета съездов о мерах к развитию производительных сил России. Пг., 1915, с. 326.
- 87 *Гурьев А.* Записка о промышленных банках. СПб., 1900, с. 5–8.
- 88 *Бовыкин В. И.* Зарождение финансового капитала в России, с. 207–208, 240.
- 89 ЦГИА СССР, ф. 587, оп. 56, д. 462, л. 22–23.
- 90 *Лившин Я. И.* Монополии в экономике России, с. 18–19.
- 91 *Бовыкин В. И.* Зарождение финансового капитала в России, с. 283–284.
- 92 Там же, с. 294.
- 93 Там же, с. 204.
- 94 *Соловьева А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в., с. 237, 242–245, 250–254.
- 95 *Мигулин П. П.* Русский государственный кредит, т. III, вып. III. Харьков, 1903, с. 644–646; *Соловьева А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в., с. 186–191.

96 *Лященко П. И.* Указ. соч., с. 456—457; Съезды и Комитет съездов представителей учреждений русского земельного кредита. Краткий обзор их деятельности за истекшие 1872—1913 гг. СПб., 1914, с. 78, 81 и др.

97 *Мигулин П. П.* Наша банковая политика (1729—1903). Харьков, 1904, с. 433.

98 О желательных изменениях в постановке акционерного банкового дела в России. Пг., 1917, с. 77.

99 Там же, с. 31.

100 Девятый очередной съезд представителей промышленности и торговли. Доклад Совета съездов о мерах к развитию производительных сил России. Пг., 1915, с. 327.

101 Промышленность и торговля, 1909, № 21, с. 470—472.

102 О желательных изменениях в постановке акционерного банкового дела в России, с. 42.

103 Обзор деятельности съездов представителей акционерных коммерческих банков и их органов. 1 июля 1916 — 1 января 1918 г. Пг., 1918, с. 23.

104 Там же, с. 28—29.

105 Промышленность и торговля, 1911, № 5, с. 213—214.

106 ЦГИА г. Москвы, ф. 120, оп. 1, д. 84, л. 15, 94, 116.

107 Там же, л. 15—16.

108 Там же, л. 4, 21—22, 32, 94, 116, 120.

109 *Лившин Я. И.* Монополии в экономике России, с. 95—97.

110 Там же, с. 101.

111 *Грановский Е. Л.* Монополистический капитализм в России. Л., 1929, с. 27—39.

112 *Гиндин И. Ф., Шепелев Л. Е.* Банковские монополии в России. — Исторические записки, 1959, т. 66, с. 45.

113 *Лившин Я. И.* Монополии в экономике России, с. 109—110.

114 Исторические записки, 1959, т. 64, с. 98—104, 117—121.

115 *Хачатуров Т. С.* Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР. М., 1939, с. 454.

116 ЦГАОР СССР, ф. 7952, оп. 9, д. 131, л. 12, 61.

117 *Погребинский А. П.* Государственно-монополистический капитализм в России. Очерк истории. М., 1959, с. 85—88.

118 Исторические записки, 1956, т. 55, с. 182.

119 *Боголепова И. Н.* Финансовый капитал в железнодорожном строительстве России накануне первой мировой войны. — Вопросы истории, 1979, № 9, с. 53.

120 Исторические записки, 1956, т. 55, с. 187.

121 Промышленность и торговля, 1915, № 34, с. 706—707.

122 Стенографические отчеты заседания 3, 4 и 7 октября 1908 г. Совещания по выработке мер, направленных к понижению цены сахара. СПб., 1908, с. 25—26.

123 *Гуревичов М. М.* Государственно-монополистические тенденции в России. — Вопросы истории, 1969, № 2, с. 46–50; *Сидоров А. Л.* Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973, с. 475.

124 *Морачевский В. В.* Сельскохозяйственный кредит в России. СПб., 1910, с. 68.

125 Торгово-промышленный Юг, 1912, № 20, стб. 66.

126 Промышленность и торговля, 1911, № 14, с. 79.

127 *Райский Ю. Л.* Акционерные земельные банки, как одно из звеньев связи между финансовым капиталом и помещичьим землевладением в России. — Некоторые вопросы истории. Научные труды Курского государственного педагогического института, т. 43 (136), 1975, с. 28–30, 34–36.

128 Вестник финансов, промышленности и торговли, 1908, № 2, с. 35.

129 Некоторые вопросы истории. Научные труды Курского государственного педагогического института, т. 43 (136), 1975, с. 24.

130 Там же, с. 44.

131 Комитет съездов представителей учреждений русского земельного кредита. Материалы и постановления комитета 5 и 12 мая 1907 г. СПб., 1907, с. 21, 27.

132 *Тюкавкин В. Г.* Сибирская деревня накануне Октября. Иркутск, 1966, с. 428.

133 *Кабанов В. В.* Октябрьская революция и кооперация (1917 – март 1919). — Исторические записки, 1968, т. 82, с. 8.

134 ЦГАНХ СССР, ф. 2324, оп. 25, д. 239, л. 3.

135 ЦГИА СССР, ф. 583, оп. 5, д. 117, л. 7–14.

136 Агрономическая помощь в России. Под ред. В. В. Морачевского. СПб., 1914, с. 243, 245–246.

137 ЦГИА СССР, ф. 583, оп. 5, д. 117, л. 2–3, 6.

138 Там же, л. 32, 84, 87, 91, 99, 116, 122.

139 ЦГАНХ СССР, ф. 7733, оп. 1, д. 8819, л. 103.

140 *Цыперович Г.* Указ. соч., с. 123–125.

Глава II. Абсолютистское государство и экономическая жизнь страны (с. 46–100)

¹ *Погребинский А. П.* Очерки истории финансов дореволюционной России. М., 1954, с. 208–209.

² Там же, с. 209–210.

³ Государственный банк. Краткий очерк деятельности за 1860–1910 годы. СПб., 1910, с. 43–44.

⁴ *Боголепов М. И.* Государственный банк и коммерческий кредит. — Банковская энциклопедия, т. I. Киев, 1914, с. 327.

- ⁵ Государственный банк. Краткий очерк деятельности за 1860–1910 годы, с. 43–44.
- ⁶ Там же, с. 74–75.
- ⁷ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 2, д. 1785, л. 377–378.
- ⁸ Секретные циркуляры Государственного банка конторам, отделениям и казначействам, последовавшие с 1 января 1912 г. по 1 января 1915 г. Пг., 1915, с. 43–44.
- ⁹ Там же, с. 36–37.
- ¹⁰ Государственный банк. Краткий очерк деятельности за 1860–1910 годы, с. 76, 82–84.
- ¹¹ Прокопович С. Н. Кооперативное движение в России. М., 1918, с. 139.
- ¹² Там же, с. 143.
- ¹³ Там же, с. 140.
- ¹⁴ Кабанов В. В. Октябрьская революция и кооперация (1917 – март 1919). – Исторические записки, 1968, т. 82, с. 8.
- ¹⁵ ЦГИА СССР, ф. 583, оп. 5, д. 117, л. 34.
- ¹⁶ ЦГИА СССР, ф. 582, оп. 5, д. 1, л. 26, 28.
- ¹⁷ ЦГИА СССР, ф. 583, оп. 5, д. 117, л. 2–3, 6.
- ¹⁸ Там же, л. 18, 34.
- ¹⁹ Там же, л. 32, 35, 37, 84, 87, 91.
- ²⁰ Промышленность и торговля, 1909, № 4, с. 217.
- ²¹ Погребинский А. П. Очерки истории финансов дореволюционной России, с. 185.
- ²² Там же, с. 216–217.
- ²³ ЦГИА СССР, ф. 587, оп. 56, д. 350, л. 13.
- ²⁴ Устав акционерных земельных банков с разъяснением вопросов, возникших на практике при его применении. СПб., 1913, с. XLVI.
- ²⁵ Райский Ю. Л. Акционерные земельные банки и Крестьянский банк в 1905–1916 гг. – Научные труды Курского государственного педагогического института, т. 25 (118), 1973, с. 15–18.
- ²⁶ Там же, с. 30–32.
- ²⁷ Погребинский А. П. Очерки истории финансов дореволюционной России, с. 210.
- ²⁸ ЦГИА СССР, ф. 587, оп. 56, д. 350, л. 4.
- ²⁹ Там же, л. 9–10.
- ³⁰ Государственный банк. Краткий очерк деятельности за 1860–1910 годы, с. 54.
- ³¹ Отчет Государственного банка за 1913 год. СПб., 1914, с. 14.
- ³² Гиндин И. Ф. История Сибирского банка и ее автор. – В кн.: Материалы по истории России в период капитализма. М., 1976, с. 132–133.
- ³³ Гарновский В. В. История Сибирского банка. 1872–1912 гг. – В кн.: Материалы по истории России в период капитализма, с. 167.

³⁴ *Погребинский А. П.* Очерки истории финансов дореволюционной России, с. 212; *Гиндин И. Ф.* Антикризисное финансирование предприятий тяжелой промышленности (конец XIX — начало XX в.). — Исторические записки, 1981, т. 105, с. 113—118.

³⁵ *Погребинский А. П.* Государственно-монополистический капитализм в России. М., 1959, с. 75—76; ЦГИА СССР, ф. 587, оп. 56, д. 313, л. 1.

³⁶ *Лившин Я. И.* Монополии в экономике России. М., 1961, с. 185—186.

³⁷ *Погребинский А. П.* Очерки истории финансов дореволюционной России, с. 212—213; Исторические записки, 1981, т. 105, с. 107—111, 118—127.

³⁸ *Вольский А. А.* Производительные силы и экономическо-финансовая политика России. СПб., 1905, с. 27.

³⁹ ЦГИА СССР, ф. 587, оп. 56, д. 367, л. 1—4, 8.

⁴⁰ *Китанина Т. М.* Хлебная торговля России в 1875—1914 гг. Л., 1978, с. 137—143.

⁴¹ Там же, с. 144—148.

⁴² ЦГАНХ СССР, ф. 2324, оп. 10, д. 5, л. 1.

⁴³ ЦГВИА, ф. 499, оп. 3, д. 1284, л. 11.

⁴⁴ Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг. СПб., 1914, с. 45.

⁴⁵ *Петров Н.* Финансовое положение русской железнодорожной сети и главнейшие причины ухудшения его в последние годы. СПб., 1909, с. 20, 131, 151.

⁴⁶ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 2, д. 1785, л. 51, 84—86, 139, 342 и др.

⁴⁷ Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг., с. 46, 63—68, 74.

⁴⁸ ЦГАНХ СССР, ф. 2324, оп. 7, д. 1а, л. 1—2.

⁴⁹ ЦГИА СССР, ф. 236, оп. 1, д. 16, 27.

⁵⁰ ЦГИА СССР, ф. 267, оп. 1, д. 301, 689.

⁵¹ Материалы по обследованию железных дорог. Южные железные дороги. СПб., 1910, с. 53.

⁵² ЦГАОР СССР, ф. 6865, оп. 1, д. 296, л. 6.

⁵³ О мерах к привлечению частных капиталов в дело железнодорожного строительства в России. 4 апреля 1905 г. (Б.м.), с. 2.

⁵⁴ Там же, с. 7.

⁵⁵ Из отношения министра путей сообщения М. Хилкова от 14 февраля 1905 г. В. Н. Коковцову. (Б.г., б.м.), с. 1, 9—10.

⁵⁶ *Бубликов А. А.* Частное железнодорожное строительство последних лет. СПб., 1914, с. 3.

⁵⁷ Журнал Особого совещания по вопросу о надзоре Государственного контроля за деятельностью частных железнодорожных обществ 2 мая 1912 г. (СПб., 1912), с. 1.

⁵⁸ ЦГАНХ СССР, ф. 7733, оп. 1, д. 8795, л. 49.

- 59 Государственный контроль. 1811–1911. СПб., 1912, с. 314–315.
- 60 ЦГАОР СССР, ф. 7952, оп. 9, д. 23, л. 186.
- 61 Кульжинский С. К вопросу о частных железных дорогах в России. СПб., 1909, с. 7–8.
- 62 Журнал Особого совещания по вопросу о надзоре Государственно-го контроля за деятельностью частных железнодорожных обществ 2 мая 1912 г., с. 4–7.
- 63 ЦГИА СССР, ф. 273, оп. 14, д. 4862, л. 10, 17, 70–71, 146–147.
- 64 Промышленность и торговля, 1910, № 4, с. 222–223.
- 65 Нефтяное дело, 1914, № 5, стб. 42–43.
- 66 Промышленность и торговля, 1911, № 2, с. 66–69.
- 67 Промышленность и торговля, 1909, № 11, с. 645; № 19, с. 322.
- 68 Подробнее см.: Гиндин И. Ф. Антикризисное финансирование предприятий тяжелой промышленности (конец XIX – начало XX в.). – Исторические записки, 1981, т. 105, с. 143–147.
- 69 Промышленность и торговля, 1911, № 2, с. 58; 1913, № 20, с. 333.
- 70 Погребинский А. П. Очерки истории финансов дореволюционной России, с. 193–194.
- 71 Промышленность и торговля, 1913, № 2, с. 58.
- 72 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 2, д. 1620, л. 2.
- 73 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 2, д. 1335, л. 94–95.
- 74 Там же, л. 290.
- 75 Промышленность и торговля, 1913, № 1, с. 11–12.
- 76 Погребинский А. П. Государственно-монополистический капитализм в России, с. 94–96; *его же*. Очерки истории финансов дореволюционной России, с. 191.
- 77 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 61, л. 116.
- 78 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 166, л. 4, 10; д. 178, л. 48.
- 79 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 118, л. 4–6; д. 176, л. 186–187.
- 80 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 118, л. 90–91, 100.
- 81 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 124, л. 176; оп. 6, д. 492, л. 1.
- 82 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 164, л. 43.
- 83 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 176, л. 187.
- 84 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 6, д. 436, л. 1.
- 85 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 6, д. 494, л. 536.
- 86 Стенографические отчеты Государственной думы IV созыва. Первая сессия, ч. II, заседание 10 мая 1913 г., с. 942–943.
- 87 Гиндин И. Ф. Политика царского правительства в отношении промышленных монополий. – Об особенностях империализма в России. Сб. М., 1963, с. 103–106.
- 88 Крупина Т. Д. К вопросу о взаимоотношениях царского правительства с монополиями. – Исторические записки, 1956, т. 57, с. 145–154.
- 89 Там же, с. 159–162.

- 90 ЦГИА СССР, ф. 1393, оп. 2, д. 35, л. 15–16.
- 91 ЦГВИА, ф. 280, оп. 1, д. 7, л. 793.
- 92 Об особенностях империализма в России, с. 116.
- 93 Там же, с. 113, 115.
- 94 Там же, с. 112.
- 95 Доклады по обследованию железных дорог. Доклад № 20. Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога. Приложение II. СПб., 1913, с. 4–7, 11.
- 96 ЦГВИА, ф. 13251, оп. 2, д. 28, л. 1–3; оп. 9, д. 63, л. 1–2; Нефтяное дело, 1914, № 6, стб. 40–41.
- 97 Нефтяное дело, 1914, № 13, стб. 4–5.
- 98 Стенограммы Совещания о положении металлургической и машиностроительной промышленности. Май 1908 г. СПб., 1908, с. 51, 54, 197–198, 250–251.
- 99 *Цыперович Г.* Синдикаты и тресты в России. М., 1919, с. 124–125; ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 292, л. 4.
- 100 Торгово-промышленный Юг, 1913, № 1, стб. 45–46.
- 101 Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1897 г. СПб., 1898, с. 108.
- 102 Объединительные торгово-промышленные организации. Резолюции Совета съезда горнопромышленников Юга России. Харьков, 1914, с. 8.
- 103 *Цыперович Г.* Указ. соч., с. 132–133.
- 104 Обследовавшей железные дороги Южного района подкомиссии доклад № 1, 16 октября 1909 г. (СПб., 1909), с. 1–4.
- 105 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 292, л. 42.
- 106 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 115, л. 24–25.
- 107 Промышленность и торговля, 1912, № 22, с. 404.
- 108 Промышленность и торговля, 1912, № 6, с. 311.
- 109 Там же.
- 110 Промышленность и торговля, 1909, № 19, с. 322.
- 111 Промышленность и торговля, 1912, № 22, с. 404.
- 112 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 292, л. 27–31.
- 113 Об особенностях империализма в России, с. 105.
- 114 ЦГИА СССР, ф. 273, оп. 9, д. 508, л. 29–30.
- 115 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 6, д. 292, л. 13.
- 116 Торгово-промышленный Юг, 1913, № 6, стб. 80.
- 117 Промышленность и торговля, 1913, № 9, с. 394.
- 118 *Гейтер М. И.* Царизм и законодательное „регулирование“ деятельности синдикатов и трестов в России накануне первой мировой войны. — Исторические записки, 1955, т. 54, с. 177.
- 119 Отчет о деятельности высочайше утвержденной Постоянной совещательной конторы железозаводчиков за 1914 год. Пг., 1915, с. 12.

- 120 ЦГИА СССР, ф. 23, оп. 4, д. 18, л. 1—2.
- 121 Промышленность и торговля, 1914, № 12, с. 623.
- 122 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 115, л. 215—216, 229.
- 123 Там же, л. 279—281.
- 124 Торгово-промышленный Юг, 1913, № 6, стб. 80.
- 125 *Наумова Г. Р.* Источники по истории сбытовых монополий в России (по материалам Министерства торговли и промышленности). — Вестник Московского университета. История, 1974, № 3, с. 54—56.
- 126 Исторические записки, 1956, т. 57, с. 168—169.
- 127 Там же, с. 170; *Погребинский А. П.* Государственно-монополистический капитализм в России, с. 99—101.
- 128 Исторический архив, 1951, т. VI, с. 57.
- 129 Красный архив, 1926, т. 5 (18), с. 131—145.
- 130 Исторический архив, 1951, т. VI, с. 73—74; Нефтяное дело, 1914, № 2, стб. 48—49; ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 292, л. 74, 75, 82.
- 131 Исторический архив, 1951, т. VI, с. 79—80; ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 292, л. 113.
- 132 *Лившин Я. И.* Указ. соч., с. 271.
- 133 Исторические записки, 1956, т. 57, с. 171—172.
- 134 Исторические записки, 1955, т. 54, с. 189—191.
- 135 Красный архив, 1926, т. 5 (18), с. 145.
- 136 Там же, с. 146.
- 137 Исторические записки, 1956, т. 57, с. 165—166.
- 138 *Фармаковский С. П.* К вопросу о законодательном регулировании синдикатов и трестов. СПб., 1910, с. 23.
- 139 *Гейгер М. Я.* Топливно-металлургический голод в России и экономическая политика третьейюньской монархии. — Исторические записки, 1969, т. 83, с. 95—97.
- 140 Исторический архив, 1951, т. VI, с. 71—72; Торгово-промышленный Юг, 1913, № 6, стб. 80.
- 141 *Гейгер М. Я.* Царизм и законодательное „регулирование“ деятельности синдикатов и трестов в России накануне первой мировой войны. — Исторические записки, 1955, т. 54, с. 187—188.
- 142 Там же, с. 188—189, 192—193.
- 143 ЦГАОР СССР, ф. 6, оп. 1, д. 1229, л. 15.
- 144 О желательных изменениях в постановке акционерного банковского дела в России. Пг., 1917, с. 18, 20.
- 145 Торгово-промышленный Юг, 1913, № 18, стб. 54.
- 146 ЦГИА СССР, ф. 583, оп. 19, д. 130, л. 28, 92—94, 96.
- 147 *Авдаков Н. С.* О желательном преобразовании горного ведомства в связи с интересами горной и горнозаводской промышленности. СПб., 1907, с. 5—6.
- 148 Там же, с. 11.
- 149 ЦГИА СССР, ф. 48, оп. 1, д. 9, л. 63.

- 150 ЦИГА СССР, ф. 37, оп. 72, д. 152, л. 14.
- 151 Империализм сегодня. Государственно-монополистический капитализм в Западной Германии. М., 1968, с. 36.
- 152 Промышленность и торговля, 1909, № 11, с. 641.
- 153 Стенограммы совещания о положении металлургической и машиностроительной промышленности. Май 1908 г., с. 29.
- 154 Промышленность и торговля, 1908, № 1, с. 33.
- 155 Промышленность и торговля, 1908, № 7, с. 405.
- 156 Промышленность и торговля, 1908, № 8, с. 476—478.
- 157 Стенограммы совещания о положении металлургической и машиностроительной промышленности. СПб., 1908, с. 15, 25, 51 и др.
- 158 Промышленность и торговля, 1908, № 12, с. 769.
- 159 *Фармаковский С. П.* К вопросу о законодательном регулировании синдикатов и трестов. СПб., 1910, с. 23—24, 43.
- 160 Промышленность и торговля, 1910, № 18, с. 334—335.
- 161 Промышленность и торговля, 1910, № 13, с. 4.
- 162 Промышленность и торговля, 1909, № 24, с. 647.
- 163 Труды императорского вольного экономического общества, т. I, вып. 1. СПб., 1916, с. 39, 54.
- 164 Утро России, 29 июня 1910 г.
- 165 Промышленность и торговля, 1911, № 13, с. 9.
- 166 Промышленность и торговля, 1913, № 10, с. 460.
- 167 Промышленность и торговля, 1913, № 9, с. 395.
- 168 Промышленность и торговля, 1914, № 2, с. 69.
- 169 Объединительные торгово-промышленные организации. Резолюция Совета съезда горнопромышленников Юга России. Харьков, 1914, с. 11.
- 170 Горнозаводское дело, 1914, № 25, с. 9139.
- 171 Промышленность и торговля, 1912, № 22, с. 404.
- 172 Промышленность и торговля, 1911, № 11, с. 485.
- 173 Промышленность и торговля, 1912, № 6, с. 309—310.
- 174 Нефтяное дело, 1914, № 13, стб. 44.
- 175 Цит. по: Совет съезда бакинских нефтепромышленников. Современное положение нефтяной промышленности в связи с вопросом об истребовании нефти в натуре. Баку. Б.г., с. 18—19.
- 176 Там же, с. 2—8, 15—16, 31.
- 177 Стенограммы совещания о положении металлургической и машиностроительной промышленности, с. 53.
- 178 Там же, с. 129.
- 179 Промышленность и торговля, 1909, № 19, с. 322, 334—335.
- 180 Промышленность и торговля, 1913, № 20, с. 332—333.
- 181 Промышленность и торговля, 1914, № 7, с. 359—360.
- 182 Исторический архив, 1951, т. VI, с. 71—72.
- 183 *Лаврычев В. Я.* По ту сторону баррикад. М., 1967, с. 82.

- 184 Нефтяное дело, 1914, № 3, стб. 2.
- 185 Нефтяное дело, 1914, № 2, стб. 4—8; № 3, стб. 4—5.
- 186 Промышленность и торговля, 1914, № 8, с. 424; № 9, с. 457, 459.
- 187 Промышленность и торговля, 1914, № 11, с. 567.
- 188 Промышленность и торговля, 1914, № 12, с. 623.
- 189 Промышленность и торговля, 1914, № 13, с. 1.
- 190 Нефтяное дело, 1914, № 13, стб. 43—45.
- 191 Исторические записки, 1955, т. 54, с. 192—193.
- 192 О желательных изменениях в постановке акционерного банковского дела в России. Пг., 1917, с. 52, 58, 63—65, 67—69.
- 193 Промышленность и торговля, 1909, № 4, с. 217; 1911, № 1, с. 9.
- 194 Журнал Особого совещания по вопросам о надзоре Государственного контроля за деятельностью частных железнодорожных обществ 2 мая 1912 г. (СПб., 1912), с. 1, 4—6.
- 195 Стенограммы совещания о положении металлургической и машиностроительной промышленности, с. 41—42.
- 196 *Вольский А. А.* Производительные силы и экономическо-финансовая политика России. СПб., 1905, с. 26.
- 197 *Хрулев С. С.* Финансы России в связи с экономическим положением ее населения. СПб., 1909, с. 152—153.
- 198 Стенограммы совещания о положении металлургической и машиностроительной промышленности, с. 53.
- 199 Там же, с. 36.
- 200 Там же, с. 53.
- 201 Промышленность и торговля, 1910, № 4, с. 222.
- 202 Промышленность и торговля, 1912, № 5, с. 245.
- 203 Промышленность и торговля, 1913, № 13, с. 3.
- 204 Промышленность и торговля, 1912, № 18, с. 195—196.
- 205 Промышленность и торговля, 1913, № 5, с. 202.
- 206 Докладная записка Совета съезда горнопромышленников Юга России министру торговли и промышленности. Харьков, 1908, с. 1—3; Доклады 35-й сессии Совета съездов мукомолов, имеющей быть 18 марта 1908 г. (СПб., 1908), с. 5—6.
- 207 *Шацлло К. Ф.* Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906—1914 гг.). М., 1968, с. 265—268.
- 208 Докладная записка Совета съездов представителей промышленности и торговли о мерах к развитию производительных сил России и к улучшению торгового баланса. СПб., 1914, с. 67.
- 209 Промышленность и торговля, 1909, № 20, с. 388—389.
- 210 Промышленность и торговля, 1911, № 18, с. 202.
- 211 Утро России, 10, 13 и 27 сентября 1911 г.
- 212 Промышленность и торговля, 1911, № 17, с. 162—163.
- 213 Промышленность и торговля, 1912, № 8, с. 391.

214 Доклад Совета съездов представителей промышленности и торговли VI очередному съезду. СПб., 1912, с. XXII.

215 Шестой очередной съезд представителей промышленности и торговли. Журнал четвертого заседания, состоявшегося 8 мая 1912 г. (СПб., 1912), с. 28–30.

216 Промышленность и торговля, 1912, № 12, с. 633.

217 Там же.

218 Экономист России, 1911, № 8, с. 11.

219 Стенограммы совещания о положении металлургической и машиностроительной промышленности. Май 1908 г., с. 28, 30.

220 Промышленность и торговля, 1912, № 6, с. 310–311.

221 Империализм сегодня. Государственно-монополистический капитализм в Западной Германии. М., 1968, с. 36.

222 Kuczynsky J. Die Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus Bd. 14. Berlin, 1962, S- 185–195.

223 См. Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 19, с. 222; т. 20, с. 289–290.

224 См. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 325.

225 Симон Вальтер. Всесилие союзов предпринимателей. Союзы в экономической и политической системе ФРГ. М., 1979, с. 40–43.

226 Дякин В. С. Самодержавие, буржуазия и дворянство в 1907–1911 гг. Л., 1978, с. 236–241.

227 Baudis D., Nussbaum H. Wirtschaft und Staat in Deutschland von Ende des 19- Jahrhunderts bis 1918/1919. Berlin, S. 179.

228 Вяткин М. П. Горнозаводской Урал. 1900–1917. М., 1965; Анфимов А. М. Крупное помещичье хозяйство Европейской России. М., 1969; Каменецакая И. М. Возникновение монополий в свеклосахарной промышленности. – История СССР, 1965, № 6, и др.

229 См. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 67.

Глава III. Государственно-монополистические тенденции в 1900–1914 гг. (с. 101–166)

¹ ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 180, л. 15, 18–20.

² ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 388, л. 2.

³ Каменецакая И. М. Государственно-монополистическое регулирование сахарной промышленности России. – Исторические записки, 1970, т. 86, с. 262–264.

⁴ ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 388, л. 2, 4.

⁵ ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 443, л. 14.

⁶ Там же, л. 67–68.

⁷ Там же, л. 71.

⁸ Протоколы общего собрания и журналы правления Всероссий-

ского общества сахарозаводчиков за 1897, 1898, 1899, 1900 и 1901 гг. Киев, 1902, с. 118.

⁹ ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 388, л. 4, 7–9, 34.

¹⁰ Там же, л. 49.

¹¹ ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 443, л. 9, 11.

¹² ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 444, л. 1, 4, 14.

¹³ Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков обыкновенному общему собранию 22 февраля 1904 г. за 1903 год. Киев, 1904, с. 3.

¹⁴ *Гефтер М. Я.* Из истории монополистического капитала в России (сахарный синдикат). – Исторические записки, 1951, т. 38, с. 143.

¹⁵ Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1907 год. Киев, 1908, с. 17.

¹⁶ Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1908 год. Киев, 1909, с. 14–17.

¹⁷ Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1909 год. Киев, 1910, с. 20–21; Приложение, с. 121–123.

¹⁸ Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1911 год. Киев, 1912, с. XXVII–XXVIII; Приложение, с. 92–93.

¹⁹ Отчет о деятельности правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1914 год. Киев, 1915, с. 29, 221–222.

²⁰ *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 5, с. 87.

²¹ *Бобринский А. А.* К вопросу о значении сахарной нормировки. Киев, 1908, с. 10.

²² ЦГИА г. Москвы, ф. 450, оп. 8, д. 1226, л. 4.

²³ *Корчинский А. И.* Сахарная промышленность России в период, предшествовавший Великой Октябрьской социалистической революции. – Труды Киевского технологического института пищевой промышленности (работы экономических кафедр), т. 20, 1959, с. 73.

²⁴ Исторические записки, 1970, т. 86, с. 244–246.

²⁵ ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 269, л. 1.

²⁶ Стенографические отчеты заседания 3, 4 и 7 октября 1908 г. Соповещения по выработке мер, направленных к понижению цены сахара. СПб., 1908, с. 29.

²⁷ Девятый очередной съезд представителей промышленности и торговли. Доклад Совета съездов о мерах к развитию производительных сил России. Пг., 1915, с. 68.

²⁸ ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 645, л. 3.

²⁹ ЦГИА СССР, ф. 1278, оп. 5, д. 722, л. 1.

³⁰ *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 34, с. 168.

³¹ *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 31, с. 302–303.

³² Отчет о деятельности правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1914 год, с. 20.

³³ ЦГИА, ф. 575, оп. 1, д. 646, л. 25.

- 34 *Гречухин В. А.* Некоторые вопросы развития сахарной промышленности в дореволюционной России. — Сахарная промышленность, 1957, № 9, с. 7.
- 35 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 646, л. 2, 4–5.
- 36 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 644, л. 17; д. 646, л. 49–54, 79–80; Журнал № 19 заседания правления ВОС 20 октября 1908 г. Киев, 1908, с. 2.
- 37 *Каменецкая И. М.* Из истории монополизации сахарной промышленности России (союз рафинеров). — Ученые записки Московского финансового института. М., 1965, с. 50–52; ЦГИА СССР, ф. 459, оп. 1, д. 16, л. 27–29.
- 38 Отчет Временной комиссии по урегулированию сахарного рынка, состоящей при правлении Всероссийского общества сахарозаводчиков 1907–1909 гг. Киев, 1909, с. 3–5.
- 39 *Лившин Я. И.* Монополии в экономике России. М., 1961, с. 156.
- 40 *Левин И.* Свеклосахарная промышленность в России. СПб., 1910, с. 119–120.
- 41 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 657, л. 6–7, 27, 31.
- 42 Ученые записки Московского финансового института, с. 55–56.
- 43 Стенографические отчеты заседания 3, 4 и 7 октября 1908 г. Совещания по выработке мер, направленных к понижению цены сахара, с. 31–32.
- 44 Исторические записки, 1970, т. 86, с. 264.
- 45 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 657, л. 32–33.
- 46 Исторические записки, 1970, т. 86, с. 265–267.
- 47 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 655, л. 55.
- 48 Промышленность и торговля, 1910, № 10, с. 647–649.
- 49 Стенографический отчет Государственной думы третьего созыва. Сессия III, ч. III. СПб., 1910, стб. 2455.
- 50 Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1910 год. Киев, 1911, с. 17.
- 51 Исторические записки, 1970, т. 86, с. 241, 258–259, 267.
- 52 Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков обыкновенному общему собранию 22 февраля 1904 г. за 1903 год, с. 10–11; *Ландо В. М.* Интересы русского сахарного экспорта и международный сахарный союз. Киев, 1914, с. 40, 53.
- 53 *Ландо В. М.* Указ. соч. Приложение, с. 1–5, 9, 11.
- 54 Исторические записки, 1970, т. 86, с. 248.
- 55 *Ландо В. М.* Указ. соч., с. 8.
- 56 Промышленность и торговля, 1908, № 1, с. 16.
- 57 Там же, с. 15.
- 58 *Ландо В. М.* Указ. соч., с. 8–9; Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1907 год, с. 5.

- 59 Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1907 год, с. 6.
- 60 Торгово-промышленный Юг, 1912, № 16, стб. 52.
- 61 Промышленность и торговля, 1908, № 1, с. 16.
- 62 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 619, л. 27 и др.
- 63 Промышленность и торговля, 1908, № 1, с. 16–17; Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1907 год, с. 7.
- 64 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 619, л. 25.
- 65 Там же, л. 24.
- 66 Промышленность и торговля, 1908, № 1, с. 17.
- 67 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 619, л. 138.
- 68 Там же, с. 141–152.
- 69 Промышленность и торговля, 1908, № 1, с. 17–18.
- 70 Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1908 год, с. 18.
- 71 Ландо В. М. Указ. соч., с. 9.
- 72 Промышленность и торговля, 1908, № 1, с. 18; Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1909 год, с. 59.
- 73 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 646, л. 13.
- 74 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 660, л. 40.
- 75 Торгово-промышленный Юг, 1912, № 7, стб. 84–85.
- 76 ЦГИА, ф. 575, оп. 1, д. 660, л. 42; Промышленность и торговля, 1912, № 5, с. 248–249.
- 77 Ландо В. М. Указ. соч., с. 13–14.
- 78 Исторические записки, 1970, т. 86, с. 253.
- 79 Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1908 год, с. 20–21.
- 80 Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1909 год, с. 11–15.
- 81 Отчет правления Всероссийского общества сахарозаводчиков за 1911 год, с. 105.
- 82 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 107, л. 5.
- 83 Материалы по истории СССР, т. VI. М., 1959, с. 308–309.
- 84 Об особенностях империализма в России. Сб. М., 1963, с. 108.
- 85 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 107, л. 6.
- 86 ЦГИА СССР, ф. 48, оп. 1, д. 86, л. 20.
- 87 Промышленность и торговля, 1910, № 17, с. 237.
- 88 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 401, л. 148; Доклады по обследованию железных дорог в России. Доклад № 20. СПб., 1913, Приложение II, с. 2.
- 89 ЦГИА СССР, ф. 588, оп. 2, д. 154, л. 28–29.
- 90 ЦГАОР СССР, ф. 7741, оп. 1, д. 18, л. 2.
- 91 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 107, л. 6.
- 92 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 360, л. 6.

- 93 Материалы по истории СССР, т. VI, с. 308–310.
- 94 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 107, л. 6.
- 95 Цукерник А. Л. Синдикат „Продамет”. Историко-экономический очерк. 1902 – июль 1914 г. М., 1959, с. 79.
- 96 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 31, л. 99.
- 97 Цукерник А. Л. Указ. соч., с. 80–83.
- 98 ЦГИА СССР, ф. 48, оп. 1, д. 86, л. 20.
- 99 Там же, л. 24–25.
- 100 Цукерник А. Л. Указ. соч., с. 17, 32–33.
- 101 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 375, л. 11.
- 102 ЦГИА СССР, ф. 48, оп. 1, д. 86, л. 24.
- 103 Лившин Я. И. Указ. соч., с. 161.
- 104 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 375, л. 9.
- 105 Там же, л. 12.
- 106 Там же, л. 8–9.
- 107 Там же, л. 12.
- 108 ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 77, д. 244, л. 406–408.
- 109 ЦГИА СССР, ф. 51, оп. 1, д. 332, л. 61, 132–138, 140, 179, 254, 292, 314.
- 110 ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 73, д. 133, л. 108.
- 111 ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 77, д. 263, л. 13.
- 112 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 816, л. 23, 38.
- 113 Отчет о деятельности высочайше утвержденной Постоянной совещательной конторы железозаводчиков за 1913 год. СПб., 1914, с. 10–16.
- 114 Материалы по истории СССР, т. VI, с. 314.
- 115 Там же, с. 304.
- 116 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 8, 18, 36, 341.
- 117 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 401, л. 152.
- 118 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 107, л. 7.
- 119 Доклады по обследованию железных дорог в России. Доклад № 20. Приложение II, с. 7–8.
- 120 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 18, л. 30.
- 121 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 107, л. 11.
- 122 Об особенностях империализма в России, с. 108.
- 123 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 816, л. 11–12, 23; Отчет о деятельности высочайше утвержденной Постоянной совещательной конторы железозаводчиков за 1913 год, с. 7.
- 124 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 816, л. 28.
- 125 Материалы по истории СССР, т. VI, с. 231–232.
- 126 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 36, л. 99.
- 127 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 18, л. 107, 131.
- 128 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 319, л. 7.
- 129 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 401, л. 147–148.

- 130 Доклады по обследованию железных дорог в России. Доклад № 20, с. 7, 14.
- 131 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 401, л. 4.
- 132 *Погребинский А. П.* Комитет по железнодорожным заказам и его ликвидация в 1914 году. — Исторические записки, 1969, т. 83, с. 236–238.
- 133 Доклады по обследованию железных дорог в России. Доклад № 20. Приложение II, с. 1; ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 401, л. 1а.
- 134 Там же, с. 3–7.
- 135 Там же, с. 10.
- 136 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 375, л. 15–17.
- 137 Там же, л. 3.
- 138 Там же, л. 19–22.
- 139 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 401, л. 4–5, 134.
- 140 Там же, л. 7–8.
- 141 Там же, л. 32.
- 142 Там же, л. 36–37.
- 143 Там же, л. 39.
- 144 Исторические записки, 1969, т. 83, с. 237.
- 145 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 401, л. 1–3.
- 146 Там же, л. 121–127.
- 147 Там же, л. 150–151.
- 148 Там же, л. 152.
- 149 Там же, л. 153.
- 150 Там же, л. 156–157.
- 151 Там же, л. 160.
- 152 Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел. СПб., 1914, с. 149.
- 153 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 403, л. 7.
- 154 Там же, л. 11–12, 15.
- 155 Там же, л. 18.
- 156 *Погребинский А. П.* Государственно-монополистический капитализм в России. М., 1959, с. 66; Материалы по истории СССР, т. VI, с. 226.
- 157 ЦГИА СССР, ф. 48, оп. 1, д. 66, л. 10–13.
- 158 *Шацлло К. Ф.* Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906–1914 гг.). М., 1968, с. 57–78.
- 159 Там же, с. 231–232, 283–287.
- 160 Там же, с. 221–226.
- 161 Там же, с. 271.
- 162 Там же, с. 283–283.
- 163 ЦГИА СССР, ф. 1517, оп. 1, д. 375, л. 49–50.
- 164 *Шацлло К. Ф.* Указ. соч., с. 289–290.
- 165 Центральный государственный архив Военно-Морского Флота (далее — ЦГАВМФ), ф. 418, оп. 1, д. 1604, л. 3.

- 166 Там же, л. 313, 320—321, 332—333.
- 167 ЦГАВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 1651, л. 143.
- 168 Там же, л. 148—149, 152.
- 169 Там же, л. 122, 128.
- 170 ЦГАВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 1653, л. 344—347.
- 171 *Шаццлло К. Ф.* Указ. соч., с. 294—295.
- 172 Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1912 год. СПб., 1913, с. 75.
- 173 Научные доклады высшей школы. Исторические науки, кн. 3, 1958, с. 94.
- 174 *Погребинский А. П.* Государственно-монополистический капитализм в России, с. 71—72.
- 175 *Шаццлло К. Ф.* Указ. соч., с. 301—302.
- 176 ЦГАВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 1604, л. 4.
- 177 ЦГВИА, ф. 29, оп. 3, д. 730, л. 60.
- 178 ЦГВИА, ф. 29, оп. 3, д. 2607, л. 29—30.
- 179 ЦГВИА, ф. 499, оп. 7, д. 210, л. 8.
- 180 Там же, л. 11, 55.
- 181 Там же, л. 64—65, 92.
- 182 *Китанина Т. М.* Хлебная торговля России в 1875—1914 гг. (Очерк правительственной политики). Л., 1978, с. 262—265.
- 183 ЦГВИА, ф. 499, оп. 7, д. 210, л. 92—93.
- 184 Отчет о деятельности совета Общества суконных фабрикантов за 1911 год. М., 1912, с. 29.
- 185 ЦГИА СССР, ф. 1393, оп. 2, д. 455, л. 21—22, 47, 66.
- 186 ЦГВИА, ф. 499, оп. 1, д. 2079, л. 257; *Промышленность и торговля*, 1910, № 7, с. 449; *Утро России*, 22 декабря 1911 г.
- 187 ЦГВИА, ф. 499, оп. 1, д. 1901, л. 26—27, 54—60; оп. 2, д. 816, л. 28—32.
- 188 ЦГВИА, ф. 499, оп. 2, д. 784, л. 11, 15, 22—23.
- 189 ЦГВИА, ф. 499, оп. 1, д. 2079, л. 224—226.
- 190 *Утро России*, 22 декабря 1911 г.
- 191 *Утро России*, 4 августа 1911 г.
- 192 *Хачатуров Т. С.* Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952, с. 31; *Журавлев В. В.* Государственно-монополистические тенденции в частном железнодорожном транспорте дореволюционной России. По материалам фонда Владикавказской железной дороги (1900—1913 гг.). Материалы научной студенческой конференции, посвященной 90-летию Ростовского государственного университета. Ростов-на-Дону, 1960, с. 125—129.
- 193 ЦГАОР СССР, ф. 7952, оп. 9, д. 131, л. 5—6, 71.
- 194 ЦГИА СССР, ф. 272, оп. 1, д. 269, л. 59—60, 67—69; д. 271, л. 103, 109, 115; д. 272, л. 43; д. 273, л. 41; д. 297, л. 1, 86.
- 195 ЦГАОР СССР, ф. 7952, оп. 9, д. 23, л. 186.

196 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 2, д. 1497, л. 29, 67, 112–114, 115–116.

197 Отчет о совещании по разработке схем тарифов на перевозку каменноугольных грузов и торфа по русским железным дорогам, бывшем при Департаменте железнодорожных дел 3 и 26 апреля 1908 г. (СПб., 1908), с. 1–2.

198 *Кульжинский С.* О реорганизации центральных установлений Министерства путей сообщения по управлению железными дорогами. СПб., 1911, с. 8–9, 22 и др.

199 О деятельности съездов железных дорог за сорок лет существования. 1869–1909. СПб., 1910, с. 15–17.

200 Очерк 25-летней деятельности Харьковского комитета по перевозке минерального топлива, руды, флюсов, соли и чугуна из горнозаводского района Юга России. Харьков, 1913, с. 1–4; ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 2019, л. 2–5, 8, 11, 14–23, 26–30, 36–40, 44–45, 47–48, 108.

201 *Потолов С. И.* Из истории монополизации угольной промышленности. – Из истории империализма в России. Сб. статей. М. – Л., 1959, с. 16–17.

202 Очерк 25-летней деятельности Харьковского комитета по перевозке минерального топлива, руды, флюсов, соли и чугуна из горнозаводского района Юга России. Приложение № 13, с. 3, 5, 9.

203 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 4, д. 161, л. 4–5.

204 ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 72, д. 2, л. 6, 97–100, 132.

205 ЦГИА СССР, ф. 280, оп. 1, д. 4, л. 42–43; ЦГАДА, ф. 1252, оп. 1, д. 2328, л. 258.

206 ЦГИА СССР, ф. 273, оп. 9, д. 3498, л. 38.

207 Материалы по обследованию железных дорог. Южные железные дороги. СПб., 1910, с. 135–137.

208 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 5, д. 251, л. 12, 47–50.

209 Очерк 25-летней деятельности Харьковского комитета по перевозке минерального топлива, руды, флюсов, соли и чугуна из горнозаводского района Юга России, с. 29.

210 ЦГИА СССР, ф. 280, оп. 1, д. 4, л. 42–43, 94, 140; Очерк 25-летней деятельности Харьковского комитета по перевозке минерального топлива, руды, флюсов, соли и чугуна из горнозаводского района Юга России, с. 29.

211 Торгово-промышленный Юг, 1914, № 11, стб., 52–53.

212 ЦГИА СССР, ф. 280, оп. 1, д. 4, л. 94, 96–97; д. 2, л. 1, 36, 87 и др.; ЦГИА г. Москвы, ф. 290, оп. 1, д. 10, л. 23–25; оп. 2, д. 1481, и др.

213 ЦГИА г. Москвы, ф. 290, оп. 1, д. 9, л. 1, 60.

214 ЦГИА СССР, ф. 376, оп. 1, д. 18, л. 2.

215 ЦГИА СССР, ф. 280, оп. 1, д. 4, л. 97.

- 216 ЦГИА г. Москвы, ф. 414, оп. 2, д. 1503, л. 74; д. 1608, л. 2, 9–11, 19.
- 217 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 701, л. 7, 14.
- 218 ЦГИА СССР, ф. 280, оп. 1, д. 4, л. 141–142.
- 219 Некоторые вопросы истории. Научные труды Курского государственного педагогического института, т. 43 (136), 1975, с. 26.
- 220 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 118, л. 4–6, 85–88, 90–91, 100–105.
- 221 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 164, л. 2–3, 9, 13, 44–46.
- 222 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 1, д. 178, л. 51–53.
- 223 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 2, д. 1335, л. 35, 99, 108–111, 118–119, 288–289.
- 224 ЦГИА СССР, ф. 1284, оп. 188, 1901 г., д. 287, л. 1, 22–23.
- 225 ЦГИА СССР, ф. 575, оп. 2, д. 1620, л. 5, 455–457.
- 226 Промышленность и торговля, 1911, № 24, с. 529–531.
- 227 *Першин П. Н.* Аграрная революция в России, кн. 1. М., 1966, с. 142.
- 228 Народная газета, 28 апреля 1906 г.
- 229 *Озеров И. Х.* Политика по рабочему вопросу в России за последние годы. М., 1906, с. 136–137, 157–158, 160; *Балабанов М.* Очерки по истории рабочего класса в России, ч. 1. М., 1926, с. 400–401; *Лаверычев В. Я.* Царизм и рабочий вопрос в России. М., 1972, с. 117–121.
- 230 Промышленность и торговля, 1914, № 2, с. 85–86.
- 231 Искра № 15, 15 января 1902 г.
- 232 *Черменский Е. Д.* Буржуазия и царизм в революции 1905–1907 гг. М.–Л., 1939, с. 47–48; *Вовчик А. Ф.* Политика царизма по рабочему вопросу в предреволюционный период. Львов, 1964, с. 135–142.
- 233 *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 30, с. 323.
- 234 Рабочий класс и рабочее движение в России. М., 1966, с. 262–264.
- 235 *Лаверычев В. Я.* Царизм и рабочий вопрос в России, с. 172–177.
- 236 ЦГИА СССР, ф. 273, оп. 9, д. 3498, л. 50.
- 237 История СССР, 1969, № 3, с. 93–95.
- 238 *Сеф С. Е.* Буржуазия в 1905 году. М.–Л., 1926, с. 117.
- 239 ЦГИА СССР, ф. 150, оп. 1, д. 69, 755 и др.
- 240 *Лаверычев В. Я.* По ту сторону баррикад. М., 1967, с. 57–58.
- 241 ЦГАОР СССР, ф. 6889, оп. 1, д. 502, л. 1–2; д. 508, л. 1–2; ф. 6866, оп. 1, д. 99, л. 63; ф. 7952, оп. 3, д. 546, л. 24, 28, 31.
- 242 ЦГИА СССР, ф. 150, оп. 2, д. 69, л. 1–5; ЦГАОР СССР, ф. 7952, оп. 8, д. 211, л. 241; Правда, 4 сентября 1912 г.; Век труда и борьбы. Сб. док. и матер. Калинин, 1961, с. 66–67; Образование, 1908, № 6, с. 25.
- 243 ЦГИА г. Москвы, ф. 890, оп. 1, д. 132, л. 86.
- 244 ЦГИА СССР, ф. 150, оп. 2, д. 69, л. 5.
- 245 ЦГИА г. Москвы, ф. 498, оп. 1, д. 520, л. 1.
- 246 ЦГАОР СССР, ф. ДП-ОО, 1907 г., д. 54, ч. 1, л. 6.

- 247 Юшков С. Д. История государства и права СССР, ч. 1. М., 1947, с. 697—698.
- 248 ЦГИА г. Москвы, ф. 282, оп. 1, д. 76, л. 10.
- 249 Там же, л. 4.
- 250 ЦГАОР СССР, ф. 6865, оп. 1, д. 91, л. 37.
- 251 ЦГАОР СССР, ф. 6865, оп. 1, д. 286, л. 105—108.
- 252 ЦГАОР СССР, ф. 6865, оп. 1, д. 85, л. 1.
- 253 Шелымагин И. И. Законодательство о фабрично-заводском труде в России. 1900—1917 гг. М., 1952, с. 173—175.
- 254 ЦГАОР СССР, ф. 7952, оп. 9, д. 11, л. 18—19.
- 255 ЦГАОР СССР, ф. 6865, оп. 1, д. 91, л. 1—13; д. 103, л. 59; Право, 1905, № 52, с. 4230.
- 256 ЦГАОР СССР, ф. 6865, оп. 1, д. 91, л. 44; Наша жизнь, 13 мая 1906 г.
- 257 ЦГИА г. Москвы, ф. 282, оп. 1, д. 76, л. 17.
- 258 Там же, л. 8.
- 259 Там же, л. 3.
- 260 ЦГАОР СССР, ф. 7952, оп. 9, д. 26, л. 25.
- 261 ЦГИА СССР, ф. 23, оп. 17, д. 9, л. 19—24.
- 262 Государственный архив Владимирской области, ф. 266, оп. 17, д. 31, л. 6, 13.
- 263 ЦГИА СССР, ф. 150, оп. 1, д. 498, л. 28.
- 264 Общество заводчиков и фабрикантов Московского промышленного района. Доклад совета о деятельности общества в 1910 г. М., 1911, с. 7.
- 265 Рабочий класс и рабочее движение в России. М., 1966, с. 266—268; Очерк истории Харьковского электромеханического завода, ч. 1. Харьков, 1963, с. 40, 57, 64.
- 266 Общество заводчиков и фабрикантов Московского промышленного района в 1912 г. М., 1913, с. 21—22.
- 267 Правда, 10 ноября 1912 г.
- 268 ЦГИА СССР, ф. 150, оп. 2, д. 77, л. 22—27.
- 269 ЦГИА г. Москвы, ф. 1076, оп. 1, д. 2, л. 10, 12, 14—18 и др.; ЦГАОР СССР, ф. 6935, оп. 4, д. 159; ЦГИА СССР, ф. 150, оп. 1, д. 82, л. 2, 6—7, 13; д. 89, л. 1—2.
- 270 Рабочий класс и рабочее движение в России. 1861—1917. М., 1966, с. 272—273.
- 271 Гулиев А. Н. Бакинский пролетариат в годы нового революционного подъема. Баку, 1963, с. 193, 196—197, 207 и др.
- 272 ЦГАОР СССР, ф. 826, оп. 1, д. 314, л. 3—4, 12—14.
- 273 Там же, л. 4.
- 274 ЦГИА СССР, ф. 32, оп. 1, д. 1858, л. 3—5.
- 275 ЦГИА СССР, ф. 150, оп. 1, д. 671, л. 54—57.
- 276 Лаверычев В. Я. По ту сторону баррикад, с. 83—84.

- 277 ЦГАВМФ, ф. 441, оп. 1, д. 1, л. 1–19; д. 25.
278 Там же, д. 1, л. 27–29.
279 ЦГВИА, ф. 504, оп. 2, д. 1399, л. 17.
280 Там же, л. 15–16.
281 Там же, л. 38.
282 Там же, л. 38–39.
283 ЦГАОР СССР, ф. 6865, оп. 1, д. 286, л. 15.
284 Лившин Я. И. Указ. соч., с. 231–237.
285 Симон Вальтер. Всесилие союзов предпринимателей. Союзы в экономической и политической системе ФРГ. М., 1979, с. 40–43.
286 Погребинский А. П. Государственно-монополистический капитализм в России, с. 44–54.
287 Лаверычев В. Я. По ту сторону баррикад, с. 62–63, 96–97; История СССР, 1972, № 1, с. 46–47; Боханов А. Н. Буржуазные газеты России и крупный капитал (конец XIX в. – 1914 г.). Автореф. канд. дис. М., 1977, с. 14–19.
288 Лившин Я. И. Указ. соч., с. 239.
289 Промышленность и торговля, 1911, № 17, с. 163.
290 Лившин Я. И. Указ. соч., с. 239.
291 Гефтер М. Я. Топливо-нефтяной голод в России и экономическая политика третьейюньской монархии. – Исторические записки, 1969, т. 83, с. 106.

Заключение (с. 167–173)

- ¹ Погребинский А. П. Государственно-монополистический капитализм в России. М., 1959, с. 43–44; Об особенностях империализма в России. Сб. М., 1963, с. 134–135.
² Государственная собственность и антимонополистическая борьба в странах развитого капитализма. М., 1973, с. 30.
³ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 25, ч. I, с. 257.
⁴ См. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 15, с. 27–29, 137; т. 16, с. 61–62, 140–142 и др.
⁵ См. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 273–276, 325–326; т. 22, с. 320–321 и др.
⁶ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 273–274.
⁷ См. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 22, с. 130–131.
⁸ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 325.
⁹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 32, с. 384.
¹⁰ Бестужев И. В. Борьба в России по вопросам внешней политики в 1906–1910 гг. М., 1961; Давидович А. М. Указ. соч., с. 98–100.
¹¹ См. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 21, с. 297, 303.
¹² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 19, с. 410.

- ¹³ *Лаверычев В. Я.* По ту сторону баррикад. М., 1967, с. 72–108.
- ¹⁴ *Давидович А. М.* Указ. соч., с. 291–294.
- ¹⁵ См. *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 13, с. 308, 311.
- ¹⁶ *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 12, с. 380.
- ¹⁷ См. там же, с. 306–307.
- ¹⁸ Центральный государственный архив литературы и искусства, ф. 1337, оп. 1, д. 47, л. 264.
- ¹⁹ *Лаверычев В. Я.* Царизм и рабочий вопрос в России. 1861–1917 гг. М., 1972, с. 177–178.
- ²⁰ ЦГВИА, ф. 29, оп. 3, д. 2619, л. 15–18.
- ²¹ *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 17, с. 276.
- ²² *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 13, с. 70; т. 15, с. 27–29; т. 17, с. 275–276, 359–360; т. 22, с. 320–321 и др.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Глава I. ОБЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОНОПОЛИСТИЧЕСКОГО КАПИТАЛА В НАЧАЛЕ XX В.	12
1. Возникновение и эволюция монополистических союзов в промышленности и на транспорте	—
2. Укрепление позиций финансового капитала	31
Глава II. АБСОЛЮТИСТСКОЕ ГОСУДАРСТВО И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ СТРАНЫ	46
1. Попытки расширения казенного хозяйства	—
2. Тенденция к вмешательству в экономическую жизнь в интересах казны и дворян-помещиков	66
3. Противодействие монополистических объединений попыткам расширения казенного хозяйства и государственного вмешательства	83
Глава III. ГОСУДАРСТВЕННО-МОНОПОЛИСТИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ В 1900 — 1914 гг.	101
1. Сахарная нормировка	—
2. Государственно-монополистическое регулирование при распределении железнодорожных заказов и выполнении морской судостроительной программы	117
3. Иные формы проявления государственно-монополистических тенденций	138
4. Монополии и государство в борьбе с рабочим движением	150
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	167
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	174

Владимир Яковлевич Лаверычев

ГОСУДАРСТВО И МОНОПОЛИИ В ДЕРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

Проблемы вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь и воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат

Заведующий редакцией В.С. Антонов

Редактор Г.И. Пылаева

Младший редактор В.М. Кузнецова

Оформление художника Е.В. Ратмировой

Художественный редактор И.А. Дутов

Технический редактор Л.В. Барышева

Корректор Г.Б. Абудеева

Операторы наборно-печатающего автомата

Н.А. Иванова, Е.Р. Изотова

ИБ № 3011

Набор текста произведен в издательстве "Юридическая литература" на наборно-печатающем автомате. Подписано в печать 11.03.82.

А 06925. Формат 84x108/32. Бумага офсетная № 1—80 г. Гарн. Пресс-Роман. Офсетная печать. Усл. печ. листов 10,5. Уч.-издательских листов 13,65. Тираж 1302 экз. Заказ 595. Цена 1 р. 20 к.

Издательство "Мысль". 117071. Москва В-71, Ленинский проспект, 15.

Тульская типография "Союзполиграфпрома" при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. Тула, проспект им. В.И. Ленина, 109.

1 р. 20 к.

ИЗДАТЕЛЬСТВО МЫСЛЬ