

УДК 378.14:372.893

РОЛЬ С.Ю. ВИТТЕ В МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ НА РУБЕЖЕ XIX -НАЧАЛА XX ВЕКА

Попов Николай Михайлович

доцент

nickpopov2011@yandex.ru

Мичуринский государственный аграрный университет

Мичуринск, Россия

Аннотация. В данной статье рассматривается историческая роль С.Ю. Витте как министра финансов и одного из творцов русского «экономического чуда». Кроме того, авторы статьи обращают внимание на инструменты государственного регулирования экономики страны в эпоху начала индустриализации Российской империи.

Ключевые слова: модернизация экономики, золотой стандарт рубля, инвестиции, бюджет страны.

Карьера С.Ю. Витте развивалась довольно успешно, что в большей степени объяснялось проявившимися хорошими организаторскими способностями. После русско-турецкой войны, окончившейся победой России, регион стал быстро развиваться. Одесская железная дорога из государственной перешла в акционерную форму собственности, нарастила капиталы и стала частью успешно функционирующего Общества Юго-Западных железных дорог.

В этой структуре к 1886 году Сергей Юльевич занял должность управляющего и с огромным энтузиазмом занимался всем комплексом вопросов, связанным с развитием хозяйственной деятельности. Работа в коммерческой компании и высокая должность значительно улучшили материальное благосостояние семьи. Его доход в несколько раз превышал денежное содержание министра правительства.

Переход на государственную службу и карьера по финансовому ведомству позволили стать одним из самых успешных членов правительства. Кроме того, выполнение хозяйственных функций стало сочетаться с политической деятельностью. Ранее его взгляды на политику лежали в русле идей славянофилов: он был убежденным сторонником особого пути России и её предназначения в мире [1]. Обладая реальной властью и познаниями экономического характера, он понимает пагубность оторванности государства от общеевропейского и мирового хозяйства идущего по пути организации экономического роста. Взгляды западников, которые убеждали о единстве процесса развития цивилизованных стран, позволили по-новому оценить перспективы модернизации хозяйства Российской империи и создать стройную систему интеграции в европейскую модель экономического развития.

Выработанные планы были столь амбициозны, что предполагалось даже в течение 10 лет достичь уровня развитых экономик и войти в пятерку мировых лидеров. По мнению С.Ю. Витте, все основные предпосылки для этого, в виде трудовых ресурсов и полезных ископаемых, были в наличии. Дело было только в наличии политической воли руководителей государства.

Его предшественники на посту министра финансов в течении ряда лет тайно осуществляли подготовку для реформирования денежного обращения в стране. Инфляционные процессы и крупные займы на внешнем рынке ограничивали возможности для проведения эффективных мер по расширению производства и выходу на более высокий уровень развития. С.Ю. Витте предложил использовать в качестве «точки роста» экономики строительство Транссибирской магистрали и, не будучи осведомлен о планах предшественников, хотел выпустить в обращение новые ценные бумаги – «сибирские» [2].

Стоимость данного актива позволила бы покрыть расходы на сооружение транспортного коридора между Европой и Азией, с перспективой транзита в Юго-Восточную Азию товаров из европейских стран. Ряд успешных действий позволил уменьшить волатильность рубля, снизить инфляцию и провести денежную реформу. Сущность данной реформы состояла в золотом обеспечении рубля.

Конвертируемость российской денежной единицы на международном рынке привела к укреплению престижа государства и перспективах иностранных инвестиций в экономику страны.

Приток денежных средств породил проблему отрицательного сальдо в торговом балансе страны. Технические средства для новых заводов обходились в значительные суммы, а основным экспортным товаром отечественной экономики являлись зерновые культуры. Возникла необходимость в наращивании потока экспорта и как следствие этого разработка комплекса мер по интенсификации сельского хозяйства.

Положительное сальдо торгового баланса удалось достичь в конце 1880-х годов, а к началу денежной реформы он составлял уже сумму в 320 миллионов рублей. Следует отметить, что экспортный ассортимент продукции был довольно разнообразным, и зерновая группа составляла не более 52% от общего объема. Увеличение доли российского зерна на европейском рынке было проблематичным, так как уже половина его емкости принадлежала

товаропроизводителям из России. Столь высокие результаты в данной отрасли связаны с двумя особенностями торговых отношений с Европой. Прежде всего, это увеличение потребностей населения именно в российском сырье и бурное развитие сети железных дорог в Империи, обеспечившее возросшие перевозки продукции.

Железнодорожное строительство, как общеевропейский феномен, началось почти одновременно во всех развитых странах, но крупнейшего размаха в Российской империи оно достигло только в конце XIX века. Основными факторами, сдерживающими процесс, было недостаточное финансирование и проблема трудовых ресурсов. Частный капитал внес посильный вклад в решение этой задачи, по лицензии правительства были построены десятки небольших участков, соединивших провинциальные и губернские города в европейской части государства. Центром этой сети дорог стала Москва, что было оправдано как с экономической точки зрения, так и с военной. Ежегодные перевозки зерна к 1904 году составили 615 миллионов пудов.

Свободный капитал в экономике является чрезвычайной редкостью, поэтому архитекторы русского «экономического чуда» неоднократно прибегали к привлечению иностранных инвестиций, для изыскания средств по реализации масштабных проектов. Одним из таких проектов и стало создание элементов логистики по организации хлебного экспорта в европейские государства.

Деньги зарубежных инвесторов дополнили усилия отечественных предпринимателей и чиновников-организаторов, одним из которых являлся С.Ю. Витте. Вывоз хлебного богатства страны был не самоцелью, а действенным средством по накоплению финансовых ресурсов, необходимых для модернизации экономики страны. Идея по национализации железных дорог России была не нова. Первым, кто выступил с её обоснованием, был И.А. Вышнеградский. Занимая пост министра финансов, он отчетливо видел перспективы подобного решения. Был введен специальный тариф на перевозки

иностранных товаров, добавлены косвенные налоги, что благоприятно отразилось на поступлениях в бюджет страны. Началась целенаправленная скупка золота.

Проведенные мероприятия способствовали оздоровлению экономики, но были, по сути, фрагментарны и не объединены единым замыслом. С.Ю. Витте обладал известной склонностью к научным обобщениям известного материала и даже являлся теоретиком в области организации работы железнодорожного транспорта, поэтому именно во времена его работы министром финансов стала складываться относительно стройная модель преобразования российской экономики. Известный русский исследователь Гиндин И.Ф. назвал её «системой Витте» [3].

Логической стройностью обладает ход размышлений архитекторов её создания. Расширение масштабов строительства железных дорог ведет к росту числа металлургических заводов, развитию энергетической отрасли, повышению спроса на продукцию машиностроения и придает дополнительный импульс легкой и пищевой промышленности. По сути, это был первый проект проведения широкой индустриализации в России, разумеется, в нем было много «белых пятен» и препятствий финансового и политического характера. Существовали влиятельные круги, выступающие противниками создания экономического крена в сторону промышленного сектора, считая его противовесом аграрного рынка приносящего большие доходы.

Преимуществом индустриального развития страны явилось создание емкого внутреннего рынка. По замыслу Витте, точкой оживления и постепенного роста должно было стать именно строительство железных дорог. Оно непосредственно влияло на ряд отраслей и к тому же опиралось на известный тренд в экономической жизни – отток крестьян из сельской местности в города позволял увеличить численность трудовых ресурсов промышленного сектора. Строительство Транссиба позволило начать процесс включения экономического потенциала сибирских территорий в жизнь страны. Открытие месторождений полезных ископаемых, переселение части крестьян

на новые земли и создание нового центра производства аграрной продукции позволило нарастить объем экспорта в Европу зерна и сливочного масла. В число новых и перспективных рынков сбыта российских товаров были включены ряд стран Юго-Восточной Азии, в частности Корея и Китай.

Россия заключила несколько выгодных соглашений с правительством Китая и продвинула линии транзитных железных дорог до побережья Желтого моря. Строительство КВЖД от Читы до Владивостока через Маньчжурию позволило сократить время перевозки грузов, а строительство дополнительной ветки на Ляодунский полуостров открыло пути к незамерзающим портам теплого моря. Стратегия экономического развития страны определялась именно министерством финансов и теми людьми, которые возглавляли это ведомство. С.Ю. Витте, стоявший у истоков формирования стратегии развития, считал, что иного пути для России, имеющей интересы крупного геополитического игрока просто нет. Ставка политической власти на дворян-помещиков, как опору трона не может продолжаться бесконечно долго, союз власти и крупной буржуазии в перспективе позволит сохранить монархию и Российское государство как субъект в международной политике.

Быть одним из высших политических деятелей в Российской империи оказалось чрезвычайно трудно. Увязать интересы аграрного лобби и промышленных монополий было под силу только талантливому чиновнику. Помещики обоснованно опасались требований крестьян связанных с изъятием земельных площадей культурных хозяйств, но развитие демографической ситуации неуклонно вело к малоземелью и как следствие к социальным бунтам [4]. Купировать проблему можно было изменением политики государства в отношении крестьянской общины.

Упростить процедуру выхода и создать систему выделения из общественных земель доли конкретных землевладельцев, можно было только при поддержке монарха. К сожалению, позиция Николая II на сей счет была излишне консервативной. Понимания необходимости этой меры не было. К тому же, выкупные платежи крестьян составляли солидную часть бюджета

страны. Нежелание терять доходы и отсутствие видения реальной картины социальной жизни бюрократической верхушкой государственной власти уменьшали шансы на успех талантливого реформатора.

Список литературы:

1. Попова, И.В. Христианский контекст в творчестве М.М. Пришвина / И.В. Попова // Наука и Образование. – 2019. – Т. 2. - № 4. – С. 37.
2. Попов, Н.М. Изучение истории социальной политики как важнейший компонент формирования патриотизма у подрастающего поколения / Н.М. Попов // Наука и Образование. – 2019. – Т. 2. - № 4. – С. 35.
3. Гиндин, И.Ф. К вопросу об экономической политике царского правительства в 60-80-х годах XIX в. / И.Ф. Гиндин // Вопросы истории. – 1979. – № 5. – С. 67.
4. Сидорова И.В., Виданова Н.В. Духовно-нравственное воспитание обучающихся в процессе изучения событий Великой Отечественной войны с использованием краеведческого материала / И.В. Сидорова, Н.В. Виданова // Наука и Образование. – 2019. – Т. 2. - № 2. - 2019. – С. 97.

UDC 378.14:372.893

THE ROLE OF S. YU. WITTE IN THE MODERNIZATION OF THE RUSSIAN ECONOMY AT THE TURN OF THE XIX-EARLY XX CENTURY

Popov Nikolai Mikhailovich

Associate Professor

nickpopov2011@yandex.ru

Michurinsk State Agrarian University

Michurinsk, Russia

Abstract. This article examines the historical role of S. Yu. Witte as the Minister of Finance and one of the creators of the Russian «economic miracle». In addition, the authors pay attention to the tools of state regulation of the country's economy in the era of the beginning of industrialization of the Russian Empire.

Keywords: modernization of the economy, the gold standard of the ruble, investment, the country's budget.