

# Уральская горнозаводская промышленность в планах индустриализации России С. Ю. Витте<sup>1</sup>

**С.Г. ВАЖЕНИН**, кандидат экономических наук. E-mail: svazhenin@mail.ru  
**В.В. СУХИХ**, кандидат экономических наук, Институт экономики УрО РАН,  
Екатеринбург. E-mail: vsuhih@mail.ru

В 2015 г. исполняется 100 лет со дня смерти С. Ю. Витте. Его творческое и практическое наследие по-прежнему актуально для современного реформирования российской промышленности, развития государственно-частного партнерства, выработки государственной политики управления экономикой. В статье рассматриваются попытки С. Ю. Витте как министра финансов вывести из кризиса уральскую горнозаводскую промышленность на рубеже XIX–XX веков.

*Ключевые слова:* уральская горнозаводская промышленность, индустриализация, Транссиб, государственно-частное партнерство

Деятельность Сергея Юльевича Витте (1849–1915) даже через 100 лет после его смерти по-прежнему представляет интерес для экономистов, чиновников и предпринимателей. Причина вполне объяснима: проблемы, с которыми он сталкивался, остаются актуальными и в современной России. Привлечение иностранных капиталов, политика протекционизма, импортозамещение и развитие отечественной промышленности, укрепление рубля, налаживание взаимопонимания и доверия между властью и бизнесом и т. д. – по всем этим вопросам С. Ю. Витте оставил востребованное и сейчас наследие.

Вместе с тем нам не известна ни одна исследовательская работа, посвященная месту уральской горнозаводской промышленности в его планах развития России. Однако столь грандиозный промышленный центр, пусть и находившийся в то время в кризисе, не мог остаться без внимания министра финансов. Сейчас, когда горнозаводской Урал снова переживает не лучшие

---

<sup>1</sup> Исследование выполнено при финансовой поддержке Проекта № 15–14–7–5 «Региональная экономика институтов инновационного развития» фундаментальных научных исследований Уральского отделения РАН.

времена, достижения и просчеты С.Ю. Витте при индустриализации Урала необходимо учесть в планах развития региона.

### **Идея индустриального развития России**

С.Ю. Витте в своей деятельности на посту министра финансов (1892–1903 гг.) исходил из постулата, что России для сохранения статуса великой державы необходимо развивать тяжелую промышленность. Его союзником был император Александр III, который «сознавал, что ... страна без сильно развитой обрабатывающей промышленности не может быть великой» [1. С. 312].

Индустриализация была для России исторической необходимостью – это понимали многие экономисты, купцы и чиновники. Ф. Энгельс указывал в 1892 г., что Россия не может существовать и удерживать независимое положение в мире как чисто сельскохозяйственная страна, живущая за счет экспорта зерна и закупающая потом на средства от его продажи за границей промышленные изделия. Подобная страна неизбежно попадает в экономическое подчинение промышленно развитым государствам, как это произошло, например, с Индией [2. С. 313–314]. Известный промышленник Савва Морозов в 1896 г. утверждал: «У нас много заботятся о хлебе, но мало о железе, а теперь государство надо строить на железных балках... Наше соломенное царство не живуче» [3. С. 208].

Много споров, однако, вызывал предложенный министром финансов способ проведения индустриализации – через введение протекционистской таможенной системы для защиты отечественной промышленности [4] и активное привлечение иностранного капитала. Решающую роль С.Ю. Витте отводил действиям государства, способного искусственными мерами создать новые отрасли промышленности там, где бессилён частный капитал и недостаточно развита предприимчивость. В своих мемуарах он писал: «Говорят, что для развития промышленности я принимал искусственные меры. Что значит эта глупая фраза? Какими же мерами, кроме искусственных, можно развить промышленность?» [5. С. 47].

Однако С.Ю. Витте понимал, что «государство не столь созидает, сколь восполняет, истинными же созидателями являются все граждане... Задачей государства, этого важнейшего вида в ряду общественных хозяйств, всегда были, есть и будут интересы

целого, пополнение пробелов и недостатков частнохозяйственной системы, распространение благ культуры на все классы общества» [6. С. 20]. Поэтому он охотно шел на развитие проектов государственно-частного партнерства, надеясь соблюсти государственный интерес, заинтересовав промышленников выгодными предприятиями, прежде всего, постройкой железных дорог и новых заводов.

С. Ю. Витте продолжил политику своих предшественников в деле укрепления взаимодействия правительства и российских предпринимателей, так как взаимное недоверие заметно сдерживало развитие промышленности. К мнению купцов стали прислушиваться, гарантируя участие в совещаниях при министерствах по связанным с торговлей и промышленностью вопросам. На втором общероссийском торгово-промышленном съезде 1872 г. министр финансов М. Х. Рейнхард обещал: «Купечество может быть уверено, что, доколе он будет министром финансов, ни одна мера, касающаяся промышленности, не спадет на нее как снег на голову». Он же стал создавать совещательные организации промышленников, контакт с которыми позволял Министерству финансов учитывать мнение предпринимателей в проведении экономической политики [7. С. 39]. Этот курс С. Ю. Витте продолжил, активно приглашая на службу людей с опытом работы в частных коммерческих структурах. Сам С. Ю. Витте ранее много лет работал на частных железных дорогах, поэтому предпринимательские дела и нужды отлично знал изнутри.

Сложным был вопрос о соотношении казенной и частной промышленности. С. Ю. Витте считал, что следует дать максимальную свободу частной инициативе. Вместе с тем активная роль государства в индустриализации, военные и стратегические интересы страны требовали развития казенных заводов, которые зачастую работали в убыток, дотирировались государством и в результате несправедливой конкуренции губили частную промышленность. Особенно ярко эта проблема обозначилась на Урале.

### **Кризис Уральской горнозаводской промышленности**

Уральская горнозаводская промышленность к 1890-м годам находилась в тяжелейшем кризисе после реформы 1860-х годов и ликвидации особого статуса «горного царства». Приспособление к капиталистическим отношениям осложнялось

множеством законодательных и управленческих рудиментов. К примеру, владельцы уральских заводов обязаны были давать работу мастеровым, ранее приписанным к их заводам, так как люди не имели других источников существования. Это не только консервировало «лишних» рабочих, не давало внедрять систему найма, но и тормозило техническое обновление. Уральский рабочий получал зарплату гораздо ниже, чем рабочие металлургических предприятий на юге России, при этом он производил значительно меньше продукции из-за устаревшего оборудования. Чтобы закрытие уральских заводов не вызвало социальную катастрофу и голодные бунты, правительству постоянно приходилось выплачивать дотации государственным и частным предприятиям.

Отсталость уральской горнозаводской промышленности не позволила ей получить выгоды от бума железнодорожного строительства в стране после реформ 1860–1870-х годов. Резко возросшую потребность в рельсах, подвижном составе и оборудовании дорог сперва удовлетворяли иностранные поставки, а потом – продукция новых металлургических и машиностроительных предприятий в центральных губерниях и Донбассе, где стали разрабатывать огромные залежи угля.

Уральская промышленность с устаревшим оборудованием, зависящая от водяных двигателей и древесного угля, при слабо развитой железнодорожной сети, из-за чего топливо, руду и продукцию возили по воде или гужевым транспортом, не могла конкурировать по цене и качеству с продукцией новых заводов. Даже для Уральской железной дороги были использованы импортные рельсы.

В итоге Урал все больше отставал от Юга России по всем показателям (таблица).

**Динамика производства на Юге России и Урале  
в 1898–1902 гг., млн пудов**

Год	Чугун		Железные и стальные полуфабрикаты		Железо и сталь	
	Юг	Урал	Юг	Урал	Юг	Урал
1898	61,5	44,2	47,2	36,0	36,6	26,5
1899	82,6	45,2	60,3	36,9	50,4	26,9
1900	91,9	50,2	71,4	38,2	59,3	29,9
1901	92,0	48,8	73,2	41,5	64,4	39,3
1902	84,3	44,4	69,0	40,0	57,5	27,7

Источник: [8. С. 75–76] .

## **Государственные заказы на железнодорожное строительство в Сибири**

Разворот российской политики в сторону усиленного развития Сибири и Дальнего Востока предполагал Урал в качестве форпоста индустриализации, потому дальше оставлять его промышленность в прежнем жалком состоянии значило подвергать опасности интересы империи.

В XVIII в. уральская промышленность богатели, продавая железо в Европу, в основном в Англию (в 1797 г. ею было закуплено 579 тыс. пудов – 85% русского экспорта железа [9. С. 451–457]), а век спустя она не выдерживала конкуренции с технологически более совершенными английскими предприятиями. На внутреннем рынке продукция уральских заводов тоже была неконкурентоспособна из-за высокой себестоимости. Для того чтобы обеспечить новые пути сбыта на азиатские рынки, необходимо было развивать сеть железнодорожных путей в восточных регионах страны. В конце XIX века железные дороги были одной из наиболее высокотехнологичных отраслей хозяйства, требующих от металлургов и машиностроителей высоких стандартов качества.

Венцом политики С. Ю. Витте была постройка Великой Сибирской дороги – знаменитого Транссиба. Автором проекта был генерал Е. В. Богданович. В 1860-е годы он представил проект магистрали, которая должна была соединить отдельными ветками водоразделы крупных сибирских рек из европейской части России через Урал до Тюмени и далее до Восточной Сибири, и дать импульс экономическому развитию Урала [10. С. 123].

И С. Ю. Витте связывал выход Урала из кризиса с Транссибом. В докладных записках Александру III он подчеркивал, что «уральская горнозаводская промышленность, обесцениваемая отдаленностью рынков сбыта и успешной конкуренцией южно-русских заводов, уже в период постройки может получить твердую точку опоры» [10. С. 169]. Планировалось, что «главнейшая масса потребных для дороги материалов должна быть поставлена с Уральских заводов, которые, при посредстве соединительной ветви на Екатеринбург, все получают возможность работать для Сибирской железной дороги...» [10. С. 192–194]. С. Ю. Витте надеялся, что с постройкой дороги «уральское железо, по своим

превосходным качествам не имеющее соперника в целом свете, займет по праву принадлежащее ему одно из первых мест на рынках потребления как в Европейской России, так и в азиатских наших владениях и сопредельных с ними китайских провинциях» [10. С. 210].

Но в 1885 г. при планировании Транссиба предпочли Самаро-Уфимское направление Нижегородско-Екатеринбургскому, оставив уральские заводы без выхода на будущую трассу. Потому С.Ю. Витте предлагал приступить к постройке линии Екатеринбург – Челябинск, «дабы связать все Уральские заводы с Сибирскою железною дорогой, постройка которой, вследствие этого, значительно будет облегчена, ускорена и удешевлена» [10. С. 172–173].

Решение строить Транссиб исключительно из русских материалов было принципиальным. При этом ради развития уральской промышленности шли на жертвы – удорожание строительства и плохое качество материалов вызвали справедливое возмущение общественности и не получивших заказы промышленников. Однако для подъема Урала одних только железнодорожных заказов оказалось недостаточно. Необходимы были кардинальные реформы управления. Казенные заводы не отвечали ни за срыв поставок, ни за плохое качество продукции, так как все равно получали средства из государственного казначейства. Неэффективное расходование государственных средств, коррупция при получении заказов, фиктивная документация, непоследовательная политика Петербурга в отношении создания и закрытия производств – все это стабильно делало казенные горные заводы убыточными [11. С. 89–95].

Но и среди владельцев частных заводов были влиятельные аристократы, чье положение позволяло добиваться привилегированного положения и льгот своим предприятиям. Яркий пример – история Богословского горного округа, проданного в 1884 г. казной за небольшую сумму с долгой рассрочкой под низкие проценты Н.М. Половцовой, владелице одного из крупнейших состояний России. Вряд ли случайно именно этот округ получил в 1893 г. огромный контракт с управлением Сибирской железной дороги на 5 млн пудов стальных рельсов, для чего в 1894 г. было начато строительство крупнейшего на Урале завода – Надеждинского [12. С. 59–61].

## **Планы по подчинению уральской горной промышленности**

К 1899 г. для С. Ю. Витте, видимо, стало очевидным, что одно только участие уральских горных заводов в железнодорожном строительстве не выведет их из кризиса. Выявились и другие серьезные просчеты. Не оправдались надежды на азиатские рынки. Транссиб ради быстроты постройки был создан с низкой пропускной способностью, так что не мог в должной мере обеспечить ни вывоз хлеба из Сибири, ни ввоз туда продуктов уральской промышленности.

Центром внимания русской политики стало освоение взятого в «аренду» у Китая Ляодунского полуострова, где, помимо военной крепости Порт-Артур, ускоренными темпами строился торговый порт Дальний, получивший статус порто-франко. Это вызвало враждебность китайских властей и привело к потере китайского рынка. Учреждение порто-франко в Дальнем делало выгодным даже русским в Китае покупать иностранные товары, конкурировать с которыми продукты уральской промышленности не могли. Внутренний же рынок России был слишком мал, чтобы потреблять всю продукцию построенных и реконструированных при покровительстве министерства финансов металлургических предприятий.

Огромные средства, вкладываемые в Дальний Восток и постройку там железных дорог, не позволяли казне уделять должное внимание развитию железнодорожной сети Урала. И хотя за 1890-е годы протяженность железнодорожных путей увеличилась вдвое, их все равно было недостаточно. Только в 1897 г. была построена линия Екатеринбург – Челябинск, после чего продукция горнозаводского Урала получила выход на европейский рынок по железной дороге, но чрезвычайно кружным и дорогим путем [12. С. 17].

Надежды С. Ю. Витте на создание спроса со стороны государства для развития уральских заводов в ходе строительства Транссиба не оправдались. Следовательно, проблемы уральской промышленности надо было решать кардинальными изменениями как в управлении казенными предприятиями, так и во взаимоотношениях с частными заводами. Для подобных реформ С. Ю. Витте нуждался в более действенных рычагах влияния,

чем предоставление кредитов и правительственных заказов. Системным недостатком государственного управления Российской империи в конце XIX века было отсутствие единой политики. Министерства объединялись лишь волей правящего монарха, что приводило к соперничеству министров при отсутствии какого-либо единого плана совместных действий.

При всей своей значимости С. Ю. Витте не мог прямо влиять на уральскую промышленность. Горный департамент в 1873 г. был передан из Министерства финансов Министерству земледелия и государственных имуществ, руководитель которого вовсе не намеревался слепо следовать политике министра финансов и резко выступал против передачи казенных заводов в частные руки и перевода посессионных заводов в частновладельческие, к чему был склонен С. Ю. Витте.

Горный департамент считал необходимым сохранить казенную промышленность, опираясь на доклад уральской экспедиции, состоявшей из горных инженеров, которые предложили мероприятия по ее модернизации [13]. По вопросам соотношения интересов развития казенной и частной промышленности конфликты между Министерством финансов и Министерством земледелия были неизбежны. В 1895 г. Министерство финансов выступило против проекта Горного департамента, в котором предлагалось удерживать в казенной промышленности лучшие кадры горных инженеров, воспринимавшихся как государственных чиновников, пусть и временно бывших на частной службе. Проект был провален С. Ю. Витте, увидевшем в нем угрозу для частной промышленности [14. С. 135–136].

Неудивительно, что С. Ю. Витте, считая, что именно он должен управлять всем промышленным развитием страны, желал вернуть Горный департамент в Министерство финансов.

В 1899 г. наступил 200-летний юбилей создания уральской горной промышленности. Тогда же С. Ю. Витте начал очередное наступление на Горный департамент. Воспользовавшись тем, что уральская промышленность даже при обилии государственных заказов приносит стабильные убытки казне, Витте направил особую комиссию во главе с Д. И. Менделеевым для выяснения положения и определения путей ее вывода из кризиса. За месяц было осмотрено около 40 предприятий и месторождений, проведена основательная и разносторонняя научно-исследовательская



инспекция экономики, геологии и промышленности Урала, даны рекомендации по их развитию. В 1900 г. по результатам экспедиции был издан труд «Уральская железная промышленность в 1899 г.».

Перспективы промышленности Урала Д. И. Менделеев оценил крайне высоко: «Вера в будущее России, всегда жившая во мне, прибыла и окрепла от близкого знакомства с Уралом» [15. С. 365, 367]. Однако в записке, составленной для С. Ю. Витте, ученый не скрыл тяжелого положения уральской горной промышленности, выделив препятствующие ее развитию факторы – отсутствие конкуренции и невозможность новых начинаний, так как крупные заводчики и казенные заводы не дают возникать и развиваться более мелким предприятиям, нерешенность прав собственности на посессионных заводах, остатки старых порядков, неразвитость средств сообщения и т. д.

Д. И. Менделеев в «Докладной записке о поездке на Урал» указал, что «вся будущность Урала в руках государственных мероприятий». Среди предложенных им мер, разумеется, была передача металлургической промышленности в Министерство финансов [16. С. 75, 78–79]. Выступил он и вновь против казенных заводов: «Вообще говоря, казенные заводы, казалось, следовало бы немедленно закрыть как таковые, передав их во владение или в арендное содержание частным предпринимателям... Казенное заводское хозяйство, иногда неизбежно необходимое, наименее подходит к тем требованиям, какие ныне должно предъявить к уральской металлургической промышленности, ибо она должна и в силах более, чем другие края России, быстро удешевить железо и сильно умножить его производство, а это не может совершиться без рисков и соперничества, которые явно не подходят к казенным предприятиям. Поэтому я смотрю на необходимость закрытия казенных железных заводов не столько как на средство сократить казенные расходы, сколько как на единственный способ легко ввести на Урале, куда стремятся уже многие, новых частных предприимчивых капиталистов, борьба которых должна служить к умножению количества и к удешевлению железа. Без этого негде учредить новые заводы, а от них одних можно ожидать новой жизни для всего Урала» [16. С. 82].

По мнению Д.И. Менделеева, для развития Урала необходимо довериться предприимчивости и инициативе частных владельцев, которым надо законодательно облегчить создание новых современных предприятий, дать право разрабатывать казенные рудники и леса за умеренную плату. Казна также должна участвовать в создании новой сети железных дорог для подвоза топлива и вывоза продукции уральских заводов [16. С. 67–87].

Так считали и владельцы частных горных заводов, которые разорялись в конкуренции с казенными. Горный инженер и управляющий частных заводов на Урале В.Д. Белов справедливо писал: «Коммерческая деятельность правительства не согласуется с природой, с существом его функций, что она не может установить свободной конкуренции, что она не может избежать той строгости контроля, которая на каждом шагу замедляет ход дела, что ... исключает всякую мысль о доверии, тогда как нормальная промышленная деятельность, наоборот, вся строится на доверии и без него обойтись не может» [14. С. 136].

Однако у Горного департамента, у Уральского горного управления и у Министерства земледелия и государственных имуществ были свои проекты выхода горной промышленности из кризиса в противовес начинаниям С.Ю. Витте. В том же 1899 г. был издан труд главного начальника уральских заводов П.П. Боклевского «Перспективы уральской горной промышленности», частично в ответ на критику Д.И. Менделеевым уральских порядков.

В статье в «Уральском горном обозрении» справедливо указывалось, что среди ученой экспедиции Д.И. Менделеева не было специально подготовленных лиц, ранее изучавших бы уральскую промышленность и ее нужды [17. С. 229]. Попытка за пару месяцев выявить все проблемы и показать пути выхода из кризиса казалась специалистам излишне амбициозной, а выводы о необходимости передачи казенных заводов в частные руки – пристрастными. Но, хотя спор о путях развития уральской промышленности перешел в публичную сферу и породил новую волну обсуждения кризиса уральских заводов, ни проект Д.И. Менделеева, ни предложения его оппонентов не были воплощены в жизнь.

Не удался и другой проект министра финансов, который мог бы дать толчок к развитию Урала – освоение Северного морского пути. По инициативе С.Ю. Витте и проекту адми-

рала С. О. Макарова в 1897–1899 гг. был построен первый в мире ледокол арктического класса – «Ермак». С его помощью С. Ю. Витте надеялся установить регулярный морской путь для вывоза сибирских товаров вдоль побережья Полярного Урала, но в пробный рейс 1901 г. «Ермак» не смог достичь устья Енисея, после чего ледокол был отозван на Балтику.

Последовавший в 1899 г. финансовый, а в 1900 г. – промышленный кризисы отвлекли внимание от проблем Урала. Добиться передачи Горного департамента Министерству финансов удалось С. Ю. Витте только в 1905 г., но из-за кризисов и огромных расходов государства на освоение и оборону Дальнего Востока и Ляодунского полуострова у С. Ю. Витте уже не хватало ни средств, ни политического влияния для преобразований на Урале.

### **Результаты политики С. Ю. Витте**

Эффективная финансовая и промышленная политика правительства при твердом курсе рубля определила экономический подъем 1893–1900 гг., и в этом была огромная заслуга С. Ю. Витте. Масштабное железнодорожное строительство послужило базой для развития тяжелой индустрии, но постепенно стали резко обозначаться и недостатки проводимой политики. С 1900 г. начался кризис перепроизводства: продукция предприятий тяжелой промышленности не находила сбыта внутри России из-за низкой платежеспособности населения, была неконкурентоспособна на Западе и не могла выйти на азиатские рынки сбыта. Заметное падение темпов железнодорожного строительства из-за финансового кризиса еще больше снизило спрос на индустриальную продукцию.

В этих условиях Министерство финансов продолжало поддерживать ключевые, по мнению С. Ю. Витте, предприятия. Но подобная избирательность, зачастую связанная с коррупцией, губила конкуренцию и вызывала все большее недовольство остальных промышленников и российского общественного мнения. В 1902 г. на Съезде железнодорожников было высказано пожелание правительству «не поддерживать нежизнеспособные предприятия, чтобы не ставить их под стеклянный колпак казенных субсидий и заказов» [7. С. 216]. Когда в обстановке экономического кризиса в 1902 г. правительство создало «Особый комитет

по распределению заказов на рельсы, скрепления, подвижной состав для железных дорог», то возможностью гарантировать себе заказы и назначать за них выгодные цены воспользовались, в первую очередь, привилегированные предприятия. Богословский округ, к примеру, за первые четыре года работы комитета получил 10,2% объема заказов [18. С. 54].

Не удалось в министерстве С.Ю. Витте решить вопрос и о кредитовании в нужных объемах уральской горной промышленности. Иностраный капитал предпочитал инвестировать в металлургические заводы юга России, а в уральскую промышленность пришел только в 1910-х годах. Даже немногие появившиеся новые уральские заводы, выстроенные на иностранные деньги, оказались в трудном положении из-за кризиса. В 1907–1908 гг. полностью прекратили производство заводы Волжско-Вишерского общества на севере Урала, выстроенные на рубеже XIX–XX веков. Чтобы не платить земские налоги, их владельцы-французы приказали взорвать домны и сжечь дома рабочих поселков [19. С. 118].

С русскими частными банками не хотели иметь дело сами уральские горнозаводчики, привыкшие к дешевым и удобным кредитам Государственного банка, практиковавшего ссуды на особых условиях, отсрочки, переходящие в долгосрочные и даже бессрочные, а также выдачу ссуд под залог металла (фактически – прямое кредитование уральской горнозаводской промышленности) [18. С. 119–120]. Подобные кредиты, с одной стороны, позволяли С.Ю. Витте прямо влиять на горнозаводскую промышленность, с другой – ограждали уральские заводы от конкуренции.

Для проведения реформ С.Ю. Витте не удалось найти себе союзников на Урале ни среди горных инженеров и чиновников, ни среди частных предпринимателей, которые так или иначе были связаны с казенной горной администрацией. Уральские горные инженеры сыграли большую роль в создании и деятельности представительной организации уральской буржуазии – съездах уральских горнозаводчиков, возобновленных в 1896 г. после 13-летнего перерыва. «Уральское горное обозрение» – орган съездов в Екатеринбурге – отстаивало идеи развития казенной промышленности в противовес планам министра финансов.

XI Съезд горнопромышленников Урала в 1903 г. крайне резко оценил промышленную политику правительства и С. Ю. Витте. Собравшиеся потребовали избавить частных от конкуренции казенных заводов, выкупить непроданные запасы железа, не учреждать администрацию на заводах сомнительной жизнеспособности, расширить поддержку машиностроения на Урале, закрыть порто-франко в Дальнем для расширения сбыта железа в Восточной Сибири и т. д. [12. С. 97]. Пойти на такие меры Министерство финансов не могло, а бесконечно дотировать убыточные казенные и частные предприятия не хватало средств. Таким образом, С. Ю. Витте стал врагом не только руководителей уральской казенной промышленности, но и владельцев частных заводов, которым его политика в далекой перспективе могла принести колоссальную выгоду.

Отставка С. Ю. Витте в 1903 г. с поста министра финансов была вызвана, прежде всего, его несогласием с восточной политикой Николая II, приведшей к русско-японской войне 1904–1905 гг., а также неспособностью министерства решить накопившиеся проблемы.

Среди ошибок были и те, которые нельзя приписать исключительно С. Ю. Витте. Его виной было выделение предприятий-фаворитов, которым оказывалась государственная поддержка, что допускало сильную коррупцию. Нежелание С. Ю. Витте ссориться с влиятельными придворными кругами, а также с военным и военно-морским ведомством, приводило к тому, что казенные деньги направлялись на поддержку заведомо неэффективных заводов. Казна являлась самым крупным потребителем продукции тяжелой индустрии: в 1900 г. – до 50% всей горнозаводской выработки [7. С. 109]. Уходившие казенным заводам контракты не давали развиваться частным предприятиям, не находившим сбыта своей продукции. Управляя лишь Министерством финансов, С. Ю. Витте не мог в должной мере ни влиять на другие министерства, ни довести до конца нужные реформы в промышленности.

Скорректировать курс своих реформ С. Ю. Витте не успел, попав в опалу. Его возвращение во власть в качестве председателя Совета министров (1905–1906 гг.) хоть и ознаменовалось долгожданным успехом – передачей Горного департамента Министерству финансов – но было кратковременным. А внутренние про-

блемы страны не позволили С. Ю. Витте что-либо предпринять для реформирования уральской промышленности. Достижения его политики индустриализации были во многом уничтожены кризисом, поражением России в войне и революцией.

Незавершенность индустриализации предопределила поражение Российской империи в первой мировой войне, когда промышленность оказалась не в состоянии удовлетворить нужды фронта. Восстановление и расцвет промышленности Урала пришлось уже на годы советской власти, причем фундаментом советской индустриализации во многом послужили планы С. Ю. Витте и его усилия по созданию в стране профессиональных инженерных кадров.

Ошибки промышленной политики С. Ю. Витте повторяются и сегодня. Выделение предприятий-фаворитов, коррупция при размещении государственных заказов, неразвитость системы кредитования предприятий, отсутствие комплексной государственной политики развития металлургической промышленности – все эти беды характерны и для экономики России XXI века. В проектах реиндустриализации Урала необходимо взять лучшее из управленческого наследия одного из величайших реформаторов истории России и вместе с тем – нужно учиться на его ошибках.

## Литература

1. Из архива С. Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1. Кн. 1. – СПб.: Дмитрий Буланин, 2003.
2. *Энгельс Ф.* Николаю Францевичу Даниельсону // Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. Изд. второе. – М: Изд-во политической литературы, 1965.
3. *Горький М.* Савва Морозов // Горький М. Рождение человека. – М.: Директ-Медиа, 2010.
4. *Барсукова С. Ю.* Условия эффективного протекционизма. Размышления С. Ю. Витте и Д. И. Менделеева // ЭКО. – 2011. – № 7. – С. 158–165.
5. Из архива С. Ю. Витте. Воспоминания. Т. 2. – СПб.: Дмитрий Буланин, 2003.
6. *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве // Урал. – 1991. – № 11.
7. *Мартынов С. Д.* Государство и экономика: система Витте. – СПб.: Наука, 2002.
8. *Тери Э.* Экономическое преобразование России. – М.: РОССПЭН, 2008.

9. *Кафенгауз Б. Б.* История хозяйства Демидовых в XVIII–XIX вв. Опыт исследования по истории уральской металлургии. Т. I. – М. – Л.: Изд-во АН СССР, 1949.
10. *Витте С. Ю.* Собр. соч. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. – М.: Наука, 2004.
11. *Озеров И. Х.* Как расходуются в России народные деньги. – М.: Общество купцов и промышленников России, 2005.
12. *Вяткин М. П.* Горнозаводский Урал в 1900–1917 гг. – М. – Л.: Наука, 1965.
13. Отчет уральской экспедиции для исследования хозяйства казенных горных заводов. Ч. 1. – СПб., 1888.
14. *Дашкевич Л. А., Бугаева С. Я.* Техническая интеллигенция горнозаводского Урала. XIX век / Ученые записки Свердловского областного краеведческого музея. Т. 2. – Екатеринбург: Банк культурной информации, 1997.
15. Уральская железная промышленность в 1899 году / Под ред. Д. И. Менделеева // Менделеев Д. И. Соч. Т. XII. Работы в области металлургии. – Л. – М.: Изд-во АН СССР, 1949. – С. 1078.
16. *Менделеев Д. И.* Докладная записка С. Ю. Витте о результатах поездки на Урал для изучения Уральской железной промышленности // Менделеев Д. И. Соч. Т. XII. Работы в области металлургии. – Л. – М.: Изд-во АН СССР, 1949.
17. *Стариков В. И.* Д. И. Менделеев. Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, 1984.
18. *Сапоговская Л. В.* Горнозаводская промышленность на рубеже XIX–XX вв. (к характеристике процессов монополизации) . – Екатеринбург: Банк культурной информации, 1993.
19. *Запарий В. В.* Черная металлургия Урала XVIII–XX вв. – Екатеринбург: Банк культурной информации, 2001.