

## ПРИЛОЖЕНИЕ 10А

**Монополярная власть в ретроспективе**

Многие экономисты, особенно придерживающиеся марксистско-ленинских взглядов в области экономической истории, полагают, что как преобладающий тип строения рынков монополия пришла на смену свободной конкуренции лишь в конце XIX—начале XX в. Это верно лишь постольку, поскольку мы отдаем себе отчет в том, что свободная конкуренция пришла в свою очередь на смену господству монополярной власти в Англии в XVII в. накануне промышленной революции, а в большинстве стран континентальной Европы и того позже. Сам термин «свободная конкуренция», использовавшийся экономистами-классиками, означал рынок, освобожденный от каких-либо проявлений монополярной власти, кто бы ни был ее субъектом. Слово «свободная» не имело тогда современного политического содержания. По меткому замечанию Г. Леви, «оно перешло из уст возмущенного народа в классические сочинения Смита и Рикардо».<sup>1</sup>

Можно сказать, что монополярная власть столь же стара, как и рыночный обмен вообще, а вот ее конкретные формы, степень, доминирующее или доминируемое положение менялись, часто на противоположные.

**10А.1. Монополярная власть в доиндустриальную эпоху**

Едва ли не впервые монополия была описана Аристотелем в рассказе об известном философе Фалесе Милетском. «Когда его попрекали бедностью, утверждая, будто занятия философией никакой выгоды не приносят, то, рассказывают, он, предвидя на основании астрономических данных богатый урожай оливок, еще до истечения зимы роздал в задаток имевшуюся у него небольшую

<sup>1</sup> Леви Г. Германские монополии. М., 1936. С. 34.

Германн Леви (1881–1949) — немецкий экономист, профессор университета в Гейдельберге (1907–1918), Высшей технической школы Берлин-Шарлоттенбург (1918–1933), после прихода нацистов к власти в 1933 г. в эмиграции, лектор Королевского колледжа в Кембридже (1934), затем лектор в Оксфордском университете, автор ряда художественных произведений, подписанных псевдонимом Nermann Lint. Несколько его экономических работ изданы в 20–30-х гг. на русском языке. С его работами в оригинале были знакомы многие русские экономисты и политические деятели дореволюционного периода. На главную его работу (*Levy H. Monopole, Kartelle und Trusts. Jena, 1909*) ссыдался В. И. Ленин (Полн. собр. соч. Т. 27. С. 314). Как и подавляющее большинство немецких экономистов начала века, Леви не был сторонником неоклассической направленности и использования математических моделей. Его работы интересны прежде всего анализом истории промышленной концентрации в странах Европы и в США.

сумму денег всем владельцам маслобен в Милете и на Хиосе, за-контрактовав их дешево, так как никто с ним не конкурировал. Когда наступило время сбора оливок и сразу многим одновременно потребовались маслобойни, он, отдавая маслобойни на откуп на желательных ему условиях и собрав много денег, доказал, что философам при желании легко разбогатеть, но не это является предметом их стремлений». Другой персонаж Аристотелевой «Политики», некий сицилиец, «скупил на отданные ему в рост деньги все железо из железодельных мастерских, а затем, когда прибыли торговцы из гаваней, стал продавать железо как монополист, с небольшой надбавкой на его обычную цену. И все-таки он на пятьдесят талантов заработал сто... Находчивость Фалеса и сицилийца, — заключает Аристотель, — была одинакова: оба они сумели в одинаковой мере обеспечить себе монополию».<sup>2</sup>

Монополия торговли и монополия кредита, или денежное ростовщичество, — вот те виды хозяйственной деятельности, которые относил Аристотель к числу «противных природе», к *хрематистике*, руководящим принципом которой является нажива ради наживы, деньги ради денег. Он противопоставлял ее положительному типу хозяйствования, собственно *экономике*, где отношения между главами *ойкосов* (домохозяйств) основаны лишь на разделении труда и *справедливом* обмене.

С оживлением городов и торговли в начале средневековья (IX–XI вв.) монопольная власть становится безусловной доминантой рыночных отношений. Ее носителями становятся цехи или гильдии (не только ремесленников, но и нотариусов и менял, врачей и учителей, нищих и проституток, могильщиков и золотарей).<sup>3</sup> Главной целью, которую преследовали цехи, стала монополизация членами цеха определенного ремесла или занятия, а основным инструментом ее решения стал принцип принуждения к принадлежности к цеху, или принцип *Zunftzwang*'а (от *нем.* *Zunft* — цех и *Zwang* — принуждение). «Принцип *Zunftzwang*'а, — писал И. М. Кулишер, — враждебность по отношению ко всем чужим (рядом с равенством и братством внутри данной корпорации), составляет основу всей промышленной политики средневековых городов, или, точнее, вообще промышленной политики в средние

<sup>2</sup> Аристотель. Политика // Соч. М., 1983. Т. 4. С. 397.

<sup>3</sup> Кулишер И. М. Лекция по истории экономического быта Западной Европы. 3-е изд. СПб., 1913. С. 128–156.

Иосиф Михайлович Кулишер (1878–1933) — русский экономист, историк народного хозяйства. После окончания юридического факультета Петербургского университета (1900) изучал экономику в университетах Берлина, Галле, Вены, Лейпцига, был близок к германской исторической школе. С 1905 г. преподавал политическую экономию в Петербургском университете, других вузах Петербурга (Ленинграда).

века, ибо она заключалась в политике отдельных городов; политика эта проникнута покровительством городскому ремеслу и враждой к другим городам, пригородам и жителям окрестных сел.<sup>4</sup>

Монополярная власть цехов проявлялась в ограничении доступа в свой состав, регламентации цен и объемов выпуска продукции или предоставления членами цеха услуг, качества товаров, технологии, используемого сырья и инструментов. Все это резко ограничивало, а большей частью и вообще предотвращало возможность возникновения конкуренции на городских рынках. Кроме того, важным источником монополярной власти была система *легальных привилегий*, т. е. исключительных прав, предоставляемых властями различным корпорациям.

Закат цеховой системы наступил в связи с образованием единых национальных рынков, лишенных каких-либо внутренних перегородок. Естественно, что раньше других это произошло в Англии, которая намного опередила континентальные страны в обособлении всей своей внутренней хозяйственной жизни, чему немало способствовало ее островное положение, тогда как во Франции внутренние пошлины были отменены лишь в 1797 г. одновременно с установлением общей для всей страны таможенной границы. В Германии и Италии этот процесс задержался еще почти на столетие, до создания единых национальных государств. Поэтому в Англии свободная конкуренция заняла доминирующее положение уже в середине XVIII в., что открыло пути для промышленной революции. Фактически уже не действовавший закон Елизаветы I 1562 г. об обязательном ученичестве был отменен в 1814 г. Последние остатки привилегий городских корпораций были отменены в 1835 г.

## 10А.2. Средства коммуникации и монополярная власть

Новый этап доминирования монополярной власти начался в последней трети XIX в., причем на этот раз монополярная власть проявлялась уже не на локальных рынках, как при цеховом строе, а в национальном, позднее и в международном масштабе. Этот новый этап характеризуется *тремя* уровнями концентрации: *технической* концентрацией производства, т. е. ростом масштабов производства на отдельных заводах и фабриках, *экономической* концентрацией предприятий, т. е. увеличением числа заводов и фабрик, входящих в предприятие (фирму), и наконец, *финансовой* концентрацией, т. е. образованием многопродуктовых, насчитывающих несколько заводов или фабрик, фирм, или групп предприятий, связанных системой общих финансов и общего руководства.<sup>5</sup>

Как утверждал Г. Леви, исходной при этом была техническая концентрация — рост эффективного масштаба производственных

<sup>4</sup> Кулишер И. М. Лекции... С. 142.

<sup>5</sup> Нечто подобное имеет место в современной России под названием финансово-промышленных групп (ФПГ).

единиц, обусловленный появлением и развитием новых видов транспорта (железных дорог, морского и океанического пароходства) и средств связи. «Каждый новый шаг в развитии средств сообщения, — писал Г. Леви, — расширяя радиус централизованного распределения, способствовал перенесению производства или концентрации его в тех пунктах, которые независимо от расходов на перевозки позволяли добиться максимального единообразия массового производства... Тенденция к концентрации является, таким образом, ясным результатом прогресса в области транспорта, удешевления перевозок на большие расстояния по суше и морю и вытекающей из этого возможностью массового транспорта и массового распределения товаров».<sup>6</sup>

Действительно, существует очевидная связь между уровнем транспортных расходов и минимально эффективным масштабом производства (MES). Ведь рост концентрации производства на основе повышения MES будет эффективен лишь при условии, что увеличение выпуска сопровождается и соответствующим увеличением продаж, а увеличение продаж (при прочих равных условиях) возможно лишь за счет расширения зоны сбыта, т. е. географических границ рынка. Последние же зависят от удельных транспортных расходов (уровня транспортных тарифов и расстояний, на которые приходится перевозить, с одной стороны, продукцию, а с другой — сырье и материалы).

Вот, например, как аргументировалась необходимость строительства «сверхмагистралей» в СССР в начале 20-х гг.: «Если мы предположим, что стоимость продукта в порту, при которой он может конкурировать на мировом рынке, — 1 руб. 15 коп., его себестоимость в районе производства — 50 коп., всякие накладные расходы по погрузке, хранению и т. д., включая сюда прибыль продавца, — 10 коп. и, наконец, что тариф на 1 пудоверсту равен  $1/66$  коп., то совершенно ясно, что такой продукт может быть вывезен на расстояние не свыше 1680 верст. Между тем при понижении тарифа на  $2/3$ , т. е.  $1/100$  коп., район возможного вывоза повысится до 2750 верст».<sup>7</sup> Те же самые рассуждения могут быть использованы и в отношении увеличения района ввоза, тем более что используемый автором в названии цитируемой работы термин «сверхмагистраль» является, по его словам, приблизительным аналогом немецкого Massengüterbahnen (дорога для дешевой перевозки массовых грузов). Таким образом, ясно, что снижение (в данном примере) транспортного тарифа на две трети увеличивает район сбыта на треть, а это в свою очередь влияет на увеличение MES.

<sup>6</sup> Леви Г. Германские монополии. С. 145–146. См. также: Levy H.: 1) Monopole, Kartelle und Trusts. Jena, 1909 (англ. перевод: Levy H. Monopoly and Competition. London, 1911); 2) The New Industrial System. London, 1936.

<sup>7</sup> Бернацкий Л. Н. Сверхмагистраль и сверхмагистрализация железнодорожного транспорта СССР. М.; Л., 1925. С. 3.

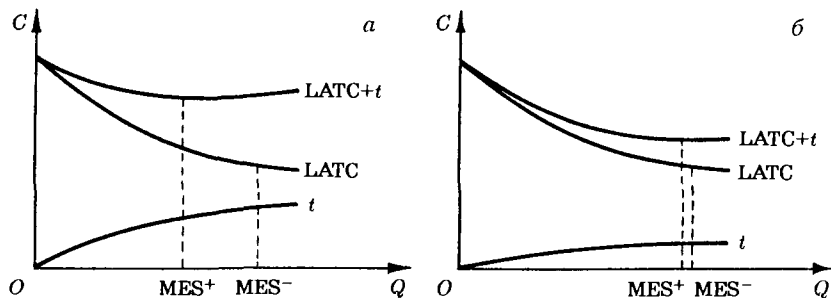


Рис. 10А.1. Снижение транспортного тарифа и увеличение минимально эффективного масштаба.

Простую графическую модель такого влияния предложил Ф. Шерер,<sup>8</sup> американский специалист по теории организации промышленности. Она представлена на рис. 10А.1. Кривые LATC на обеих частях рисунка характеризуют одну и ту же функцию средних затрат производства длительного периода, тогда как кривые  $t$  представляют кривые удельных транспортных расходов при высоких (рис. 10А.1, а) и низких (рис. 10А.1, б) транспортных тарифах. Минимально эффективный масштаб производства (без учета транспортных расходов),  $MES^-$ , естественно, в обоих случаях одинаков. С учетом же транспортных тарифов минимально эффективный масштаб  $MES^+$  производственной единицы (*англ.* plant) значительно выше при низком уровне транспортных расходов. Сравните положения точек  $MES^+$  на осях выпуска относительно начала координат и относительно точек  $MES^-$  на обеих частях рис. 10А.1. Как видим, снижение транспортных расходов способствует увеличению минимально эффективного масштаба производственных единиц, технической концентрации производства.

Главным фактором снижения транспортных расходов, обусловившим рост концентрации производства в Европе, Америке, России в конце XIX—начале XX в., было развитие сети железных дорог. Железные дороги буквально *взломали* те непреодолимые при прежних способах транспортировки барьеры — *расстояния*, — которыми были защищены от появления (*входа на рынок*) конкурентов небольшие (с низким MES) предприятия, обладавшие монополярной властью на ограниченных *локальных* рынках. Но они же и вызвали к жизни другие, теперь уже крупные (с высоким MES) предприятия, обладавшие *потенциально* монополярной властью на крупных национальных, а затем и мировых рынках. Носителями монополярной власти стали и сами железные дороги.

<sup>8</sup> Scherer F., Ross D. *Industrial Market Structure and Economic Performance*. 3rd ed. Boston, 1990. P. 106–108. См. также: Koutsoyiannis A. *Modern Microeconomics*. 2nd ed. Houndmills; Basingstock, 1994. P. 135–136.

«Благодаря изобретению железных дорог, — писал Д. И. Пихно, бывший тогда чиновником особых поручений Министерства финансов России и занимавшийся подготовкой материалов по выкупу в казну частных железных дорог, — транспорт сделался в десять раз скорее и в десять раз дешевле, вследствие чего район сбыта каждого продукта во много раз расширился и деятельная конкуренция ведется не только на крупных, но и на мелких рынках... Старые монополии умерли, старые барьеры, стеснявшие промышленность, исчезли. Но то самое движение, которое уничтожило юридические монополии и разрушило монополии естественные, создало систему промышленных монополий, еще более обширную и грандиозную».<sup>9</sup>

Следующий уровень концентрации, — а он заключался, согласно Г. Леви, в соединении нескольких производственных единиц в рамках одного предприятия — был обусловлен прежде всего развитием средств связи. «Разве удалось бы, — пишет в своей фундаментальной работе Ф. Бродель, — Томасу Уильямсу около 1790 г. установить и сохранять монополию на медь и все свои дела, рассеянные от Корнуолла до Шотландских островов, если бы торговые письма из Лондона в Ланкашир и Уэльс не шли бы уже с той же скоростью, что и ныне?».<sup>10</sup> Уже одно это

<sup>9</sup> Пихно Д. И. Железнодорожные тарифы. Киев, 1888. С. 163. Цитируемые слова Д. Пихно представляют фрагмент книги, посвященный краткому обзору работы американца А. Хэдли (*Hadley A. T. Railway Transportation: Its History and its Laws. New York, 1885*). Более полный ее разбор см.: *Торохов Д. Тарифный вопрос и железные дороги // Вестн. Европы. 1889. № 1. С. 175–214.*

Артур Туайнинг Хэдли (1856–1930) — профессор политической экономии (1891–1899), затем президент Йельского университета (1899–1921), один из наиболее известных экономистов США XIX в.

Масштабы снижения стоимости перевозок в связи с постройкой железных дорог в разных странах см.: *Чупров А. И. Железнодорожное хозяйство: Его экономические особенности и его отношение к интересам страны. М., 1875.*

Чупров Александр Иванович (1842–1908) — экономист, статистик, общественный деятель. По окончании семинария поступил в Московский университет на юридический факультет, который закончил в 1866 г. Командирован за границу (1872), где слушал лекции В. Рошера. С 1874 г. читал в Московском университете лекции по политической экономии, с 1876 г. — по статистике, в 1878–1899 гг. профессор кафедры политической экономии и статистики, член-корреспондент Петербургской академии наук. Отец известного теоретика статистики А. А. Чупрова (1874–1926).

<sup>10</sup> Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. М., 1992. Т. 3. С. 603.

Фернан Бродель (1902–1985) — французский историк. С 1946 г. заведовал кафедрой современной цивилизации в Коллеж де Франс, с 1956 г. президент VI секции Практической школы высших исследований (Париж). С 1962 г. главный администратор Дома наук о человеке. Стронник диалога историков со специалистами других социальных наук и расширения междисциплинарных исследований.

повышение скорости почтовой связи и ее надежности было огромным прогрессом по сравнению с тем, что имело место в Англии в XVII в. Историк промышленной революции П. Манту приводит свидетельство современника о работе курьерской службы Королевской почты Англии, созданной еще в XVII в. Тот рассказывает не только о крайней медлительности движения почты, но и о ее исключительной ненадежности. Пропажа писем была столь обычным делом, что «во избежание происходящих отсюда убытков вошло в обычай разрывать пополам банкноты и ценные бумаги на предъявителя и посылать обе двумя разными почтами».<sup>11</sup>

Ясно, что при таком состоянии связи концентрация управления несколькими территориально разобщенными производственными единицами была практически невозможна. Изобретенные раньше телеграфа железные дороги обеспечили наиболее быструю и надежную связь.<sup>12</sup> Последующее изобретение различных видов проводной связи (телеграф — 1837 г., телефон — 1876 г.) обеспечило еще большие возможности для экономической, а затем и финансовой концентрации. Обратите внимание, что железнодорожный транспорт стал и той отраслью, где раньше других началось внедрение проводной связи. По мнению ряда зарубежных исследователей, сложившаяся к середине XX в. система иерархического управления крупных корпораций, получившая наименование «С<sup>3</sup>» (англ. communication, command, control), создана по образцу системы управления железными дорогами XIX в.<sup>13</sup> Относительная простота и высокая эффективность последней послужили еще и мощным стимулом для утопистов, мечтавших об организации всего национального хозяйства по принципу «одной конторы и одной фабрики», т. е. монополии в национальном масштабе.

Оценивая роль резкого снижения транспортных затрат в изменении строения рынков, итальянский экономист П. Силос-Лабини писал: «С исторической точки зрения мы можем сказать, что главным источником концентрации, фактором ее непрерывного созидания и воссоздания было сокращение транспортных расходов и вытекающее отсюда исчезновение локальных барьеров. Производственные единицы, пользующиеся определенной монополярной властью в ограниченных регионах, постепенно утратили естественную защиту высоких транспортных затрат; новые фирмы смогли начать дело, и „крутость“ (the strongest) существующих фирм позволила им расширяться и таким образом захватывать рынки, прежде закрытые для них. Но тот же самый процесс, который разрушил локальные монополии, создал — сначала постепенно, а с определенного момента ускоренно — более устойчивые монопо-

<sup>11</sup> Манту П. Промышленная революция XVIII столетия в Англии. М., 1937. С. 89.

<sup>12</sup> Yates J. Control Through Communications. Baltimore, 1989.

<sup>13</sup> Ibid.

листические и олигополистические фирмы, охватывающие целые страны.<sup>14</sup> Новые способы коммуникации, ставшие известными в конце XX в., могут резко и неспостижимым сегодня образом изменить сложившийся баланс проконкурентных и монопольных факторов.

### 10А.3. Протекционизм и монопольная власть

Факторы, провоцирующие техническую, экономическую и финансовую концентрацию, действовали в XIX в. во всех промышленно развивающихся странах, но результат их действия — степень монополизации экономик, частота случаев проявления монопольной власти в различных странах — был разным.

Различия по странам в значительной мере зависели от размеров рынка, на котором могли действовать предприятия, уже прошедшие стадии технической, экономической, а часто и финансовой концентрации. Размеры же доступных рынков в немалой степени зависят от характера внешнеторговой политики правительств. Обычно различали, да и сейчас различают две крайности внешнеторговой политики — *свободную торговлю*, или *фритредерство* (от англ. free trader — свободный торговец), и *протекционизм* (от лат. protectio — прикрытие). Протекционизм имеет целью оградить национальное хозяйство от иностранной конкуренции посредством высоких ввозных пошлин, полного запрещения ввоза некоторых товаров, ряда других мер. Фритредерство, или свобода торговли, напротив, предполагает освобождение (или облегчение) доступа на национальный рынок товаров иностранного производства путем снижения ввозных пошлин или полного отказа от них хотя бы по определенному кругу товаров, а также либерализацией условий внешней торговли вообще.

Протекционизм старше фритредерства. Если принцип принуждения к принадлежности к цеху (*нем. Zunftzwang*) «прикрывал» членов цеха от конкуренции вольных ремесленников, то протекционизм, проводимый *городскими властями*, «прикрывал» их от конкуренции *иностранцами*. Создание национальных государств в Европе, как очевидно, привело к падению внутренних таможенных барьеров (после длительного периода взаимного согласования городами не потерявших еще протекционистского характера пошлин на товары *иностранного* происхождения).

Экономисты давно пришли к выводу, что протекционизм способствует усилению монополизации внутреннего рынка, хотя и не является ее непосредственной причиной. Дело в том, что пошлины, имеющие покровительственную направленность, вызывают рост внутреннего производства, что обостряет соперничество отечественных производителей, а оно в свою очередь ведет к снижению

<sup>14</sup> Sylos Labini P. Oligopoly and Technical Progress. Rev. ed. Cambridge, Mass., 1969. P. 3.



внутренних цен. Но, оказавшись под угрозой падения цен, производители-соперники вступают в союзы, цель которых — поддержание определенного уровня цен и регулирование объема выпуска, тогда как избыток продукции направляется на внешний рынок нередко по демпинговым ценам. Это и позволяет поддерживать внутренние цены на согласованном уровне, как правило более высоким, чем он был бы при свободной конкуренции с зарубежными производителями на внутреннем рынке.

В 1915 г., ровно за полвека до того, как стать лауреатом Ленинской премии по экономике, студент Университета Св. Владимира в Киеве В. В. Новожилов прочел на занятиях у проф. А. Д. Билимовича доклад «Значение внешнего рынка для Германии». В этом докладе он так характеризовал торговую политику монополистических объединений: «Крайнее выражение стремления расширить вывоз мы находим в деятельности германских синдикатов. Ради расширения производства они вывозят свои продукты за границу по ценам ниже издержек производства, перекладывая убытки на внутренних потребителей. Между тем раньше, два поколения назад, на счет экспорта обыкновенно обогащались и вывоз по убыточным ценам был совершенно исключительным явлением».<sup>15</sup>

Великий А. Смит, с именем которого экономисты связывают знаменитую теорему о «невидимой руке» рынка, был, однако, изрядным скептиком в отношении перспектив совершенной свободы внешней торговли Англии. «Ожидать когда-нибудь полностью свободы торговли в Великобритании, — писал он, — так же нелепо, как ожидать в ней „Океании“ или „Утопии“. Этому препятствуют не только предубеждения, но и частные интересы многих отдельных лиц, которые еще труднее одолеть».<sup>16</sup> И британская действительность того времени не давала оснований для сколь-либо более оптимистичных суждений о будущем свободной торговли этой страны.

На протяжении нескольких веков (начиная с 1384 г.) правительство этого островного государства осуществляло защиту национальной монополии морской торговли Англии от иностранной, прежде всего голландской, конкуренции посредством так называемых Навигационных актов парламента. Наиболее важен акт 1651 г., устанавливающий, что все товары из Африки, Азии, Америки (за исключением британских владений) следует ввозить в Англию и ее владения только на английских судах, а товары европейского

<sup>15</sup> Новожилов В. В. Значение внешнего рынка для Германии // Унив. изв. Киев, 1915. № 8. С. 24.

<sup>16</sup> Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М.; Л., 1935. Т. 2. С. 45. Смит имеет здесь в виду произведение Дж. Гаррингтона (1611–1677) (см.: Harrington H. The Commonwealth of Oceana. London, 1887; Сапрыкин Ю. М. Политическое учение Гаррингтона. М., 1975) и Томаса Мора. Интересно, что Океанией называется страна, в которой развертывается действие романа Дж. Оруэлла «1984».

происхождения — на судах Англии или стран-экспортеров. Запрещалось также участие иностранных судов в английском каботаже. Эти положения затем неоднократно подтверждались (в частности, актами 1660, 1663, 1672, 1692 гг.). Навигационные акты способствовали внешнеторговой ориентации английских производителей. На протяжении XVIII в. производство в экспортирующих отраслях английской экономики выросло в 5.44 раза, тогда как в отраслях, ориентировавшихся на внутренний рынок, всего на 52%.<sup>17</sup> Отсутствие избыточного предложения на внутреннем рынке позволило Англии совместить высокие темпы роста производства и национальную монополию морских перевозок со сравнительно высокой конкурентностью на внутреннем рынке.<sup>18</sup> Эта монополия пала лишь в середине XIX в., запрет на использование иностранных судов в каботаже был отменен в 1853 г.

А за несколько лет до того пала «первая линия „прикрытия“» внутреннего английского рынка. В 1846 г. под давлением образованной в 1839 г. в Манчестере Р. Кобденом (1804–1865) и Дж. Брайтом (1811–1889) Лиги против хлебных законов, с одной стороны, и угрозы массового голода в связи с заболеванием картофеля в Ирландии — с другой, Р. Пилль провел в парламенте отмену хлебных законов. Эти законы, регулировавшие ввоз и вывоз зерна и других продуктов земледелия посредством высоких ввозных и низких вывозных пошлин, т. е. посредством протекционистской политики, были приняты сразу по окончании наполеоновских войн и континентальной блокады (1806–1814). Теперь, «чтобы земли худшего качества продолжали приносить доход, — писал Г. Леви, — чтобы не пропала даром запашка обширных лугов, не подходящих для этой цели, для этого оставался только один выход: сохранить господствовавшие во время французской войны условия искусственным путем, именно путем введения соответственно повышенных покровительственных пошлин».<sup>19</sup> Этот «искусственный» характер внешней торговли удавалось сохранить три десятилетия. Отказавшись от него, Р. Пилль расколол партию тори, к которой он сам принадлежал, но, как считают историки, предотвратил распространение на Англию европейских революций 1848 г. Вскоре после отмены хлебных законов были отменены или существенно понижены ввозные пошлины на большинство импортируемых товаров. Свершилась казавшаяся Смиту несбыточной смена протек-

<sup>17</sup> Бродель Ф. Материальная цивилизация... С. 599.

<sup>18</sup> По мнению Г. Леви, именно благодаря «тиранической политике в области промышленности и торговли и были в 1753 г. (год знаменитого «бостонского чаепития») потеряны для британского мирового владычества С.А.С.Ш. — самая большая и сначала самая доходная колония» (Леви Г. Английское народное хозяйство. М., 1924. С. 50).

<sup>19</sup> Леви Г. Английское народное хозяйство. С. 69.

ционистской политики Великобритании фритредерством.<sup>20</sup> В дальнейшем примере Англии последовали некоторые другие страны Европы, раньше других (в 1860 г.) Франция.

Но триумф фритредерства был недолговечен. Эра низких ввозных пошлин в Европе кончилась на рубеже 70–80-х гг. Последние десятилетия XIX в. ознаменовались новым всплеском протекционизма, особенно со стороны молодых, позже других вставших на путь промышленного развития стран — США (начиная с гражданской войны 1861–1865 гг. почти до начала первой мировой войны), Германии (с конца 70-х гг.) и России (в бытность министрами финансов Н. Х. Бунге, И. А. Вышнеградского и С. Ю. Витте). Вот в этих-то странах протекционистская правительственная политика объективно способствовала монополизации внутреннего рынка. Причем если в США, где угроза монополизации рынка была осознана и общественным мнением, и властными структурами раньше всего и первый антимонопольный закон Шермана был принят в 1890 г., то в России тогда же (в 1891 г.) был введен фактически запретительный таможенный тариф Вышнеградского, предусматривавший увеличение ввозных пошлин на некоторые товары в несколько раз.

Отношение русской общественности к протекционистской политике конца XIX в. было неоднородным. Так, Д. И. Менделеев — главный идеолог и пропагандист запретительного тарифа 1891 г. (его даже называли менделеевским)<sup>21</sup> — утверждал, что теории Смита и Рикардо в значительной мере устарели, что «экономические учения „националистов“, „социалистов“ и „исторической школы“ давно сломали в корне фритредерство и что современную экономическую науку должно было бы для ясности назвать „антифритредерской“». <sup>22</sup> При этом великий химик напоминал, что «химию в свое время называли антифлогистонным учением».

Противоположную оценку отечественному протекционизму давал Л. З. Слонимский: «Дух монополии и хищнической эксплуатации, стремление к даровым, ничем не оправданным премиям и субсидиям, постоянные жалобы на конкуренцию не только иноземную, но и внутреннюю, откровенные стачки или „соглашения“ для поддержания

---

<sup>20</sup> О драматической борьбе за свободу торговли в Англии глазами сочувствующего ей русского наблюдателя см.: *Калиновский Б.* О развитии и распространении идеи свободной торговли и о приложении ее к положительным законам главных западноевропейских государств. СПб., 1859. С. 145–173. См. также: *Бунге Н. Х.* Промышленность и ее ограничение во внешней торговле. Статья 4-я // *Вестн. Европы.* 1857. Ноябрь. С. 589–620.

<sup>21</sup> *Шапошников Н.* Таможенная политика до и после революции. М.; Л., 1924. С. 22.

<sup>22</sup> *Менделеев Д.* Толковый тариф, или Исследование о развитии промышленности России в связи с ее общим таможенным тарифом. 1891 г. СПб., 1892. С. 9.

высоких цен для туземных потребителей вместе с преувеличенной заботливостью о вывозе продуктов по более дешевым ценам за границу на счет государственного казначейства, т. е. плательщиков податей, и, наконец, общая придавленность экономической жизни в стране — все это характерные черты ложного протекционизма, который под громкими словами и понятиями скрывает весьма убогую и вредную сущность. Разоблачить эту сущность и показать ее действительное практическое значение важнее и необходимее теперь, чем когда-либо». <sup>23</sup>

Свидетельства о низком качестве продукции и техническом уровне защищенной от иностранной конкуренции русской промышленности многочисленны. По данным А. Радцига, русские вагонные оси служили в 3 раза, а паровозные и тендерные бандажки в 2–3 раза меньше заграничных, что было одной из причин частых железнодорожных крушений, тогда как стоимость их была в 2–2.5 раза выше. По его же расчетам, на всех металлургических заводах Урала по бельгийским нормам достаточно было бы 11.1 тыс. рабочих, фактически же на них было занято 142.5 тыс. человек. <sup>24</sup>

Зато уровень монополизации промышленности России в начале XX в. стал практически одинаков с германским, он превышал уровень ее в Англии и Франции, хотя и уступал американскому. По расчетам М. Гольмана, в 1910 г. монополизация русской тяжелой промышленности достигала 60–65 %, а легкой — 30 %. Накануне (и во время) первой мировой войны тяжелой промышленностью России на 75–80 %, а легкой на 40 % были охвачены картелями и «трестовидными» группами. <sup>25</sup> «Чересчур высокий огульный тариф, — резюми-

---

<sup>23</sup> *Слонимский Л. З.* Лжепротекционизм и его результаты // Вестн. Европы. 1892. № 4. С. 757.

Леонид (Людвиг) Зиновьевич Слонимский (1850–1918) — русский экономист, юрист, публицист. Кончил (1872) юридический факультет Университета Св. Владимира (Киев). Сотрудничал в журналах «Слово», «Вестник Европы» и др. Одним из первых в России обратил внимание на работы экономистов-математиков (*Слонимский Л. З.* Забытые экономисты Тюнен и Курно // Вестн. Европы. 1878. № 9. С. 5–27). Его статья, в которых критиковалась экономическая теория К. Маркса, составили книгу «Экономическое учение Карла Маркса» (СПб., 1898). Сын З. Я. Слонимского (1810–1904), математик и еврейского просветителя, изобретателя «числительной машины», получившей высокую оценку акад. В. Я. Бунаковского и принесшей ему Демидовскую премию (1845); изобрел также «маленький снаряд для сложения и вычитания».

<sup>24</sup> *Радциг А.* О продолжительности службы русских осей и бандажей и о несчастных случаях на наших железных дорогах // Изв. О-ва горных инженеров. 1898. № 3. См. также: *Воронцов В.* Современное положение нашей железноделательной и чугунолитейной промышленности как результат 12-летней покровительственной политики // Там же. № 2, 3; *Радциг А.* Во что обходится жителям России покровительственная система // Вестн. знания. 1904. № 9.

<sup>25</sup> *Гольман М.* Русский империализм. Л., 1927. С. 123, 392.

ровал незадолго до начала войны И. Х. Озеров, — ведет в настоящее время к застою в промышленной технике, предприниматели слишком надеются на гарантии, субсидии и премии, и, по словам министра финансов, период учения становится чересчур сладким, так что с ним не хочется расставаться, кроме того, высокие таможенные пошлины облегчают образование синдикатов в России — синдикатов, проявляющих у нас только свои отрицательные стороны, выражающиеся в повышении цен, нормировке производства, но мало обращающих внимание на развитие техники».<sup>26</sup>

Эти выработавшиеся под прикрытием протекционистской таможенной политики негативные черты российской промышленности (и промышленников) сохранились (и упрочились) и после вырождения протекционизма в государственную монополию внешней торговли (декрет Совнаркома РСФСР от 22 апреля 1918 г.), а монопольное строение самой промышленности приобрело невиданные дотоле формы. Стремление В. И. Ленина заменить протекционистскую таможенную политику монополией внешней торговли,<sup>27</sup> как это ни покажется удивительным, наилучшим образом соответствовало главной, по словам автора, идее, посвященной «Его превосходительству, прусскому Государственному министру, господину фон Струндзе», и написанной в 1802 г. книге германского философа И. Г. Фихте «Замкнутое государство» — «сделать экономическое государство замкнутым, как и юридическое».<sup>28</sup>

#### 10А.4. В. В. Новожилов о внешнеторговой политике России

Мы уже говорили о студенческом докладе будущего лауреата Ленинской премии В. В. Новожилова, посвященном значению внешних рынков для Германии. За год до этого доклада он подготовил большую, объемом 35 печатных листов, экономико-статистическую работу «Обзор внешней торговли России в связи с торговой политикой», оставшуюся ненапечатанной. О содержании этой работы, удостоенной золотой медали, мы можем судить по девизу, под которым юноша представил ее на конкурс: «Всякое преувеличение в покровительстве вредно... нации лишь постепенно могут достичь полного развития своей фабрично-заводской промышленности» (Фридрих Лист), и по отзыву на нее одного из крупнейших русских экономистов-математиков того времени А. Д. Билимовича: «Полученные им (Новожиловым. — В. Г.) в целом ряде случаев выводы относительно огульности, чрезмерности и невыгодности для народного хозяйства России нашего очень высокого таможенного тарифа, выводы, основанные на фактических данных и относящиеся к новейшему времени, представляют несомненно

<sup>26</sup> Озеров И. Х. Основы финансовой науки. Вып. 1. Учение о государственных доходах. 3-е изд. М., 1909. С. 413.

<sup>27</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 45. С. 333–337.

<sup>28</sup> Фихте И. Г. Замкнутое государство. СПб., 1883. С. 32.

интерес... Принимая во внимание все сказанное выше, нахожу возможным предложить факультету наградить автора работы золотой медалью». <sup>29</sup>

Большую часть своей жизни В. В. Новожилов прожил, однако, в условиях господства *государственной* монополии и внутренней и внешней торговли. У нас нет свидетельств его отношения к государственной монополии внешней торговли в СССР, не совместимой с его юношескими представлениями о протекционизме и фритредерстве. Но мы знаем оценку ее его учителем, А. Д. Билимовичем. В брошюре, написанной уже в преклонном возрасте и посвященной, если воспользоваться словами А. И. Солженицына, тому, «как нам обустроить Россию», Билимович писал: «Теперь двери наглухо захлопнуты и государственная промышленность является монополией. Она защищена от всякой, даже потенциальной конкуренции и от всякого притока свободных сил. А потому она, с одной стороны, задыхается, а с другой стороны, деморализуется и бесконтрольно уродуется в угоду целям и прихотям коммунистической партии». <sup>30</sup>

Ликвидация государственной монополии внешней торговли в СССР началась в конце 1986 г., когда многие отраслевые министерства получили право самостоятельно осуществлять внешнеторговые операции.

---

<sup>29</sup> Билимович А. Отзыв о сочинении... // Унив. изв. Киев, 1914. № 9. С. 58–59.

Александр Дмитриевич Билимович (1876–1963) — русский экономист. В 1903 г. закончил в Киеве Университет Св. Владимира с золотой медалью, с 1909 г. — экстраординарный, с 1915 г. ординарный профессор того же университета. В 1919–1920 гг. возглавлял Управление земледелия и землеустройства в правительстве генерала Деникина. В 1920–1944 гг. возглавлял кафедру политической экономики в Люблянском (ныне Словения) университете. В 1946–1948 гг. декан экономического и юридического факультета университета, организованного Администрацией ООН по оказанию помощи перемещенным лицам (UNRRA) в Мюнхене, в 1948 г. по приглашению Калифорнийского (Беркли) университета переехал в США.

Фридрих Лист (1789–1846) — немецкий экономист и политический деятель, создатель так называемой «национальной» теории политической экономики, противопоставляемой им «космополитической» теории Смита и Рикардо. С 1817 г. профессор Тюбингенского университета, в 1819 г. основал Всеобщую ассоциацию германских промышленников и купцов, идеолог движения за конфедерацию германских государств. В 1825–1832 гг. по приглашению Лафайета жил в США. Был пропагандистом протекционизма для «промышленного воспитания нации».

<sup>30</sup> Билимович А. Д. Экономический строй освобожденной России. Мюнхен, 1960. С. 43.