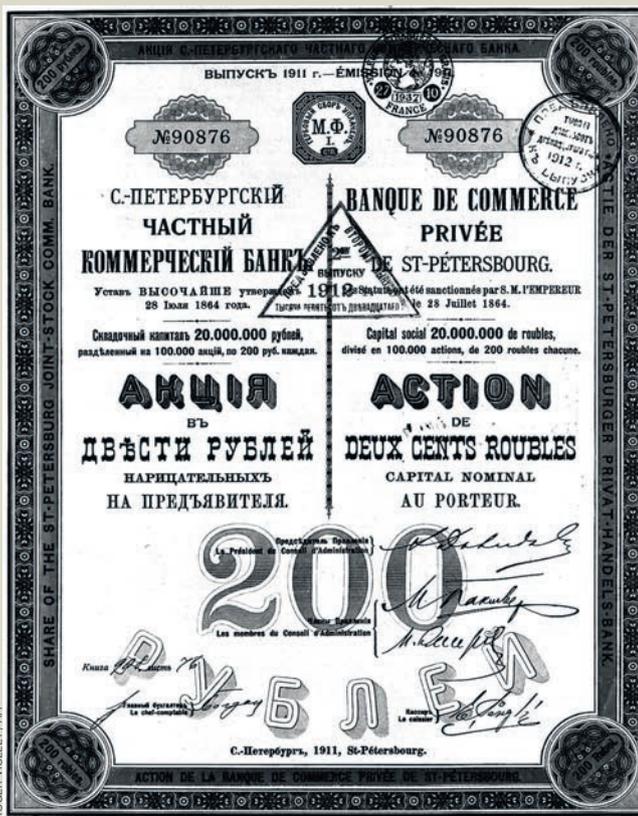




LL / ROGER-VOLLET / AFP



— Охота на медведя. Снимок 1910 года

— Бакальское железорудное месторождение, Южный Урал, 1910 год. Цветная фотография Сергея Прокудина-Горского

— Всемирная выставка в Париже в 1900 году. Российская секция Дворца химии

— Рынок, 1900-е годы

— Акция Санкт-Петербургского частного коммерческого банка, 1911 год

— Автомобиль «Руссо-Балт» 1911 года. Фото с выставки «Императорский гараж» 2017 года



ROGER-VOLLET / AFP



надо было безотлагательно: противника следует душить в колыбели, не давая ему возможности развиться и возмужать. Для этого нужна война — желательна, помасштабнее и, по возможности, скорее.

Фантастические темпы роста экономики

В конце XIX — начале XX веков Российская империя вступает в новый период своего экономического развития — начинается широкая индустриализация страны. То, что Россия позже других европейских стран перешла к капиталистической системе хозяйствования, дало ей возможность применять обычную для всякого догоняющего тактику — действовать с учетом накопленного соперниками опыта, стараясь не повторять допущенных ими ошибок.

РАЗВИТИЕ ТЕЛЕФОНИИ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Эксплуатация телефонных сетей частными компаниями перестала себя оправдывать из-за явно завышенной абонентской платы (это явление было характерно и для Северо-Американских Соединенных Штатов, и для Европы). Поэтому телефонные сети повсеместно переходили в государственную собственность или становились собственностью городских самоуправлений. (Германия, например, в 1896 г. объявила телефон государственной регалией). В Российской империи преобладала муниципальная собственность на телефонные линии, городские же самоуправления сдавали их на правах концессии частным компаниям. Государство оставляло за собой право регулирования тарифной политики. Так, 21 мая 1900 г. Комитет министров принял правила, распространявшиеся на телефонные линии в Санкт-Петербурге, Москве, Одессе и Варшаве. Согласно этим правилам, размер тарифа определялся «на торгах» (сейчас сказали бы: на тендерной основе). Если же чистый доход эксплуатирующей линию компании за год превышал на 10% средства, затраченные ею на приобретение концессии, переустройство сети и ее эксплуатацию, то концессионер обязывался обратить (направить) на понижение абонентской платы часть излишка (ни много ни мало от 40 до 80%). При этом однажды пониженная абонентская плата уже не могла быть повышена. Более того, городские власти устанавливали предельный размер абонентской платы, превысить который концессионер не мог. Такая политика позволила, например, в Москве установить тариф на уровне 79 руб. в год, в то время как городское управление предлагало 89 руб., а компания «Белл» взимала до этого по 250 руб. в год.

В этот период Россия демонстрировала фантастические темпы роста национальной экономики, с 1885 года до начала Первой мировой войны занимая лидирующее место в мире по этому показателю. Для сравнения: в это время промышленное производство в Англии увеличивалось в год на 2,11%, в Германии — на 4,5%, в США — на 5,2%, а в России — на 5,72%.

Россия уступала Северо-Американским Соединенным Штатам по общему объему производства, но обгоняла по степени его концентрации: в 1910 году в США на предприятиях с числом работников более 500 было 33% всех занятых, а в России — 54%. По энергооборуженности рабочего Россия уступала Соединенным Штатам и Англии, но опережала страны континентальной Европы: на 100 промышленных рабочих (без горной промышленности) в Германии приходилось 73 лошадиные силы, во Франции — 85 л. с., в России — 92 л. с., в Англии — 153 л. с., в Америке — 282 л. с.

В России вырастают новые заводы, появляется новая номенклатура товаров. Россия строит Великий Сибирский путь — Транссибирскую железнодорожную магистраль, которая не только связала центральные губернии с Дальним Востоком, но и соединила Атлантику с Тихим океаном. Теперь от Ла-Рошели до Владивостока путешественник (или коммерческий груз) мог добраться без пересадок, потратив на дорогу немногим более двух недель — скорость по тем временам просто фантастическая, если учесть, что тот же путь «по морям, по волнам» занимал, в зависимости от погоды и типа корабля, три месяца и больше. На рекламном плакате тех лет изящная француженка, стоя на фоне карты с маршрутом Транссиба, протягивала руку японке.

Столь грандиозное строительство своими заказами дало толчок к развитию целых отраслей. Отечественные заводы производили рельсы и костыли, шпалы и вагоны. В Луганске и Харькове был налажен выпуск собственных паровозов. Качество русских рельсов было столь высоким, что они пользовались спросом во всем мире (а ведь железнодорожный рельс — это не просто металлическая болванка; рельс должен быть эластичным и прочным одновременно, чтобы выдерживать и серьезные физические нагрузки, и перепад температур, да к тому же еще должен быть стойким к коррозии). Заказы обслуживали крупные предприятия черной и цветной металлургии.