Экономическое развитие российской империи в конце 19 начала 20 века

(Вступление)

Две самые большие причины поражения России в Крымской войне (1853 – 1856г) – это экономическая и техническая отсталость России. Основным же тормозом основным тормозом экономического и социально-политического развития являлось крепостное право. Развитие малого бизнеса сдерживалось существованием крепостного права. Таким образом, новые возможности для предпринимателей могли открыться только после отмены крепостного права.

(Отмена крепостного права и рост сельского хозяйства)

19 февраля 1861 г. Александром II было подписано «Положение о крестьянах, вышедших из крепостной зависимости». Оно включало 17 законодательных актов. По Манифесту крестьяне получали личную свободу и освобождались с землей. Между ними и помещиками устанавливались поземельные отношения. Бывшие крепостные могли вступать в брак без согласия помещика, заключать сделки, открывать торгово-промышленные заведения, переходить в другие сословия. Крестьянам предоставлялось право распределять предоставленную им землю, определять очередность отбывания воинской повинности, давать разрешение на выход из общины и прием в нее. Однако помещик по-прежнему получал оброк с крестьянских наделов и заставлял крестьян выкупать надельную землю.

Реформа ускорила процесс развития капитализма в России. Прогресс выражался в росте посевных площадей, углублении специализации, внедрении машин и улучшении агротехнических приемов. Все это вместе с применением вольнонаемного труда привело к быстрому превращению сельского хозяйства из застойного и кризисного в товарное и развивающееся. Из-за естественного прироста населения и постепенно увеличивающимся экспортом сельскохозяйственной продукции спрос на нее продолжал расти, что стимулировало развитие сельского хозяйства как в целом, так и отдельных его отраслей. В ходе превращения земледелия в товарное производство возникали специализированные районы, способствовавшие развитию обмена между различными регионами страны. Северные и центральные губернии стали районами торгового льноводства и мясомолочного хозяйства, черноземные губернии, Поволжье и Заволжье превратились в районы товарного зернового хозяйства. За 20 лет объем экспорта зерна вырос в три раза, также Россия стала занимать первое место в мире по экспорту хлеба. В начале 20 века Российская империя, наряду с США, занимала ведущее положение в мировом сельском хозяйстве. За первые 14 лет 20 века площадь посевов выросла на 15 %, урожайность хлебов на 10 %. Валовой сбор зерна — 1 место в мире (половина мирового урожая ржи, второе место по урожаю пшеницы), а также 1 место по экспорту зерновых. Россия занимала 1-е место по производству и экспорту сливочного масла.

(Промышленность и транспорт)

С начала 1860-х годов в стране начался экономический кризис, что связано (В википедии написано что ряд историков так думает) с отказом Александра II от промышленного протекционизма и переходом к либеральной политике во внешней торговле. Так, к 1862 году после введения либерального таможенного тарифа 1857 г. переработка хлопка в России упала в 3,5 раза, а выплавка чугуна сократилась на 25 %. Однако, первые признаки экономического кризиса проявились уже в 1859 г., когда начался финансовый кризис, сопровождавшийся ухудшением торгового и платёжного баланса страны. Свидетельством медленного промышленного роста в этот период может служить производство чугуна, увеличение которого лишь ненамного опережало рост населения и заметно отставало от показателей других стран. Так, за 20 лет выплавка чугуна в России увеличилась лишь на 67 %, в то время как в Германии она выросла за это время на 319 %, при том, что население России росло рекордно высокими темпами. Либерализация внешней торговли создала трудности для увеличения отечественного производства и привела к резкому увеличению импорта: с 1851—1856 гг. по 1869—1876 гг. импорт вырос почти в 4 раза. Если ранее торговый баланс России был всё время положительным, то в течение царствования Александра II происходило его ухудшение. Единственной отраслью, которая быстро развивалась, был железнодорожный транспорт: сеть железных дорог в стране стремительно росла, что стимулировало также собственное паровозо- и вагоностроение. Однако развитие железных дорог сопровождалось множеством злоупотреблений и ухудшением финансового положения государства. Так, государство гарантировало создаваемым частным железнодорожным компаниям полное покрытие их расходов и ещё поддержание за счёт субсидий гарантированной нормы прибыли. Результатом были огромные бюджетные расходы на поддержание частных компаний, в то время как последние ради получения государственных субсидий искусственно завышали свои расходы. Большие успехи были достигнуты в развитии промышленности в царствование Александра III (1881—1894). Так, настоящая техническая революция началась в металлургии. Выпуск чугуна, стали, нефти, угля в период с середины 1880-х по конец 1890-х годов увеличивался рекордными темпами за всю историю дореволюционной промышленности. Это стало результатом протекционистской политики правительства, начатой вскоре после начала царствования Александра III. Бурное развитие российской экономики также характеризовалось проникновением иностранного капитала в промышленность, чему в немалой степени способствовали низкие таможенные тарифы, и предоставление права иностранным подданным на поиск и добычу полезных ископаемых. Иностранный капитал инвестировался в нефтедобычу и нефтепереработку, транспорт, а также на реконструкцию предприятий и создание комплексов в черной металлургии. В инвестиционном процессе преобладали вложения четырех стран – Франции, Англии, Германии, Бельгии. С 1887 год по 1913 год промышленное производство в России увеличилось в 4,6 раза, страна выходит на 4-5 места в мире по абсолютным размерам добычи железной руды, угля и выплавке стали. Доля в мировом промышленном производстве составляла 2,6 % в 1913 году. С началом эксплуатации Бакинского района Россия в 1900 году выходит на первое место по добыче нефти. После окончания кризиса 1899 года увеличивается промышленное производство в 1,5 раза за 1909—1913, причём тяжёлая промышленность — 174 %, лёгкая — 137 %. В течение 1880-х годов было несколько повышений импортных пошлин, а начиная с 1891 года в стране начала действовать новая система таможенных тарифов, самых высоких за предыдущие 35-40 лет. Ряд мер был направлен на искоренение недостатков, сложившихся на железных дорогах. Введены единые железнодорожные тарифы, разработанные С. Ю. Витте, которые пришли на смену тарифной анархии, царившей при прежнем правительстве. Отказались от практики частных концессий на эксплуатацию железных дорог. Была проведена частичная национализация отрасли, в результате которой число частных железнодорожных компаний было уменьшено с 44 до всего лишь 6 к концу 19 века, а доля государства в железных дорогах увеличилась до 23,5 % в 1889 году и до 60,5 % в 1900 году. В результате указанных мер железные дороги перестали быть убыточными для казны и стали приносить прибыль, достигшую 111 млн руб. в 1892 году (точные числа можно оставить можно вырезать), рекордными темпами шло строительство новых линий.