

АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ
ЧУПРОВ:
ЭПОХА, СОВРЕМЕННОСТИ,
УЧЕНИКИ

Материалы конференций
«А. И. Чупров:
эпоха, современности
и «И. Н. Гранат:
к 160-летию ученого, педагога,
редактора и издателя»
(октябрь—ноябрь 2023 г.)

Составитель —
Ю. Н. Калашнов
Научный редактор —
к.э.н. А. А. Крамар



Экономический
факультет
МГУ
имени
М.В. Ломоносова

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М. В. Ломоносова
Экономический факультет



АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ ЧУПРОВ: ЭПОХА, СОВРЕМЕННОИКИ, УЧЕНИКИ

Материалы конференций
«А. И. Чупров: эпоха, современники, ученики»
и «И. Н. Гранат:
к 160-летию ученого, педагога, редактора и издателя»
(октябрь—ноябрь 2023 г.)

Составитель — Ю. Н. Калашнов
Научный редактор — к.э.н. А. А. Крамар

Москва
2024

УДК 929
ББК 63.2
А46

Рецензент студенческих работ, созданных по итогам конференции
«А. И. Чупров: эпоха, современники, ученики» — В.А. Писемский

А46 **Александр Иванович Чупров: эпоха, современники, ученики: Материалы конференций «А. И. Чупров: эпоха, современники, ученики» и «И. Н. Гранат: к 160-летию ученого, педагога, редактора и издателя» (октябрь—ноябрь 2023 г.) / [Составитель Ю. Н. Калашнов, науч. ред. А. А. Крамар]. — М.: Экономический факультет МГУ имени М.В. Ломоносова, 2024. — 70 с.**

ISBN 978-5-907690-58-5

Сборник включает материалы, подготовленные по результатам двух конференций, организованных кафедрой истории народного хозяйства и экономических учений и кабинетом истории экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова: «А. И. Чупров: эпоха, современники, ученики» (22.11.2023) и «И. Н. Гранат: к 160-летию ученого, педагога, редактора и издателя» (25.10.2023). Первая была посвящена наследию, научно-исследовательской и преподавательской деятельности выдающегося российского экономиста Александра Ивановича Чупрова (1842–1908), а также его академического окружения (большая часть докладов была сделана студентами российских вузов). Среди них выдающийся редактор и издатель Игнатий Наумович Гранат (1863–1941), младший из двух братьев Гранат, которые в начале XX в. выпустили одну из наиболее ярких и оригинальных отечественных энциклопедий. Ему была посвящена вторая конференция.

УДК 929
ББК 63.2

ISBN 978-5-907690-58-5

© Экономический факультет
МГУ имени М.В. Ломоносова, 2024

СОДЕРЖАНИЕ

<i>А. Г. Худокормов, Ю. Н. Калашнов.</i> Предисловие	4
<i>Д. А. Софриков, А. О. Деркаченко.</i> Анализ развития системы мелкого кредита в России в работах А. И. Чупрова	7
<i>П. А. Дьяченко, А. М. Миронова.</i> Вклад А. И. Чупрова в развитие экономики железнодорожного транспорта	13
<i>А. С. Гараева.</i> Исследование А. И. Чупрова как новый этап в историографии изучения железнодорожного хозяйства	17
<i>А. В. Гамберг.</i> Влияние Транссибирской магистрали на социально-экономическое развитие России в конце XIX — начале XX в. (тезисы выступления)	26
<i>Н. З. Рыбзынов.</i> КВЖД как фактор экономического сближения России и Китая	30
<i>А. В. Зотова.</i> Критическое осмысление теорий марксизма А. И. Чупровым	38
<i>Ю. И. Лысенкова.</i> Библиометрический анализ научного наследия А. И. Чупрова	42
<i>Е. О. Ермолаева.</i> Семья профессора Московского университета А. И. Чупрова	45
<i>С. А. Яблоков.</i> Игнатий Наумович Гранат: малоизвестные факты биографии	50
<i>А. П. Пятнов.</i> Обстоятельства включения Товарищества братьев Гранат в состав института «Советская энциклопедия»	60
<i>А. А. Крамар.</i> А. И. Чупров в ретроспективе русской экономической науки (послесловие)	65

ПРЕДИСЛОВИЕ

Этот сборник включает материалы, подготовленные по результатам двух конференций, организованных кафедрой истории народного хозяйства и экономических учений и кабинетом истории экономического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова.

Первая состоялась 25 октября 2023 г. и была посвящена выдающемуся педагогу, редактору и издателю Игнатию Наумовичу Гранату, младшему из двух братьев Гранат, которые в начале XX в. выпустили одну из наиболее ярких и оригинальных отечественных энциклопедий. Вторая конференция, прошедшая 22 ноября 2023 г., была посвящена систематическому изучению наследия, научно-исследовательской и преподавательской деятельности выдающегося российского экономиста Александра Ивановича Чупрова (1842–1908), а также его академического окружения. Акцент был сделан на осмыслении места и значения наследия ученого в истории экономической мысли и общественных наук в целом, культуре, общественной и политической жизни. Особенность конференции состояла в том, что доклады делали студенты российских вузов: Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова, Московского государственного института международных отношений, Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова, Санкт-Петербургского государственного экономического университета, Бурятского государственного университета. Некоторые из их работ публикуются в настоящем сборнике.

Поскольку И. Н. Гранат учился у А. И. Чупрова, мы посчитали возможным объединить материалы обеих конференций под единым названием «Александр Иванович Чупров: эпоха, современники, ученики». Хотелось бы сказать несколько вводных слов об этом выдающемся представителе Московского университета и одновременно весьма заметной фигуре в истории российской экономической мысли, если брать период после крестьянской реформы 1861 г. и до начала XX в., когда научная деятельность А. И. Чупрова закончилась.

По политическим взглядам Чупров примыкал к либеральным народникам, его гражданскую позицию кратко можно было бы охарактери-

зывать как критическое отношение к господствующему политическому строю, но без готовности бороться с ним политическими средствами. Кредо либеральных народников — политика «малых дел», постепенное улучшение того общества, которое их окружало. В русле этой политики Чупров активно помогал малообеспеченным студентам, занимался благотворительной деятельностью, участвовал во многих общественно и социально значимых мероприятиях. Необходимо при этом отметить в целом положительное отношение Чупрова к учению Карла Маркса, изложение взглядов которого (иногда без прямой ссылки) он включал во многие свои лекции.

Обращаясь к деятельности А. И. Чупрова как ученого и преподавателя, надо заметить, что в традициях того времени профессора политической экономии, как правило, читали лекции по всему спектру экономических дисциплин. Чупров вел курсы и по политической экономии, и по истории экономических учений, у него были специальные лекции по статистике и, как тогда называли, по прикладной политической экономии (то есть по отдельным специальным экономическим дисциплинам). По воспоминаниям современников, он, безусловно, был выдающимся преподавателем: читал свои лекции без бумажки, ярко, вдохновенно, и часто они заканчивались бурными аплодисментами. Кроме того, все его студенты отмечали прекрасные личные качества профессора: его доброту, готовность поддержать своих воспитанников.

Оценивая вклад А. И. Чупрова в науку, необходимо подчеркнуть следующие моменты. Для России конца XIX — начала XX в. его труды по политической экономии и истории экономических учений, бесспорно, имели огромное просветительское, популяризаторское значение. Но по гамбургскому счету не в этих сферах находится его вклад в мировую экономическую мысль. Известно, например, что в истории экономической теории профессор Чупров выделял только три течения: классическое, социалистическое и учение исторической школы, которому сам симпатизировал. Концепции маржинализма и феномен маржиналистской революции оставались при этом вне поля его зрения.

Однако в области экономики железнодорожного транспорта А. И. Чупров был истинным основоположником, сумел сделать ряд новаторских выводов: по этой теме в течение трех лет он защитил сначала магистерскую, а затем докторскую диссертации; по данному вопросу его цитировал в «Капитале» Карл Маркс; на него как на безусловный авторитет до 1917 г. ссылались все последующие исследователи экономической проблематики, связанной со строительством и эксплуатацией железных дорог.

Непосредственно Александру Ивановичу Чупрову посвящается несколько работ, включенных в настоящий сборник. Они не только развивают некоторые высказанные выше тезисы, но и дополняют картину малоизвестными фактами (в частности, сведениями о его дочерях). Часть работ посвящена становлению железнодорожного транспорта и науки об экономике этой отрасли, начало которой положил А. И. Чупров.

Две публикуемые в настоящем сборнике статьи посвящены жизни и творчеству его ученика — И. Н. Граната. Хотелось бы упомянуть один практический результат посвященной ему конференции. Благодаря литературе о творческом наследии В. И. Ленина известно, что в 1949 г. в брошюре 1918 г. издания с ленинской работой «Аграрный вопрос в России к концу XIX в.» были найдены три ранее неизвестных письма, которые были адресованы Лениным секретарю редакции Энциклопедического словаря Гранат. В то время брошюра с инвентарным номером 313593 хранилась в резервном фонде Научной библиотеки МГУ среди книг братьев А. Н. и И. Н. Гранат, переданных университету в 1941 г. Однако полный состав этого собрания, поступившего в фонды университетской библиотеки, был неизвестен. При подготовке к конференции и анализе ее итогов полная опись подаренных книг братьев Гранат была обнаружена заведующим отделом редких книг и рукописей Научной библиотеки МГУ А. Л. Лифшицем.

А. Г. ХУДОКОРМОВ,

д.э.н., профессор,
заведующий кафедрой истории народного хозяйства
и экономических учений
экономического факультета
МГУ имени М. В. Ломоносова

Ю. Н. КАЛАШНОВ,

руководитель кабинета истории
экономического факультета
МГУ имени М. В. Ломоносова

*СОФРИКОВ Данила Алексеевич,
ДЕРКАЧЕНКО Александр Олегович,
студенты 3-го курса
факультета международных экономических отношений
Московского государственного института международных отношений
(университета) МИД РФ (МГИМО)
(г. Москва, Россия)*

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ МЕЛКОГО КРЕДИТА В РОССИИ В РАБОТАХ А. И. ЧУПРОВА

Аннотация. В статье рассматриваются взгляды известного российского экономиста профессора Московского университета А. И. Чупрова на развитие мелкого кредита (микrokредитования) в России на рубеже XIX и XX вв., выявляются благоприятные условия, которые в этот период сложились в России для широкого распространения мелкого кредита. Анализируются воззрения А. И. Чупрова на роль земств и интеллигенции в развитии микrokредитования.

Ключевые слова: А. И. Чупров, мелкий кредит, микrokредитование, история российской экономической мысли, история экономики России.

JEL коды: B15, G21, N23

Работы А. И. Чупрова, посвященные мелкому кредиту, были написаны им на рубеже XIX–XX вв. Как отмечали современники, в то время эта форма кредита еще не получила достаточного распространения, несмотря на большую потребность в ней со стороны крестьян и ремесленников [1, 3–4]. Из-за недоступности мелкого кредита им приходилось обращаться к ростовщикам, которые предоставляли ссуды под крайне высокий процент [3, 301]. Объясняя причины столь медленного развития мелкого кредита в России, Чупров приходит к заключению, что во многом они связаны с институциональными проблемами и особенностями развития деревни, а не с иными факторами. Чупров отмечает, что в России было и благоприятное законодательство в области мелкого кредита [3, 302], и свободные капиталы, причем как у населения [3, 306],

так и у государства [2, 188–190], и множество инициатив по организации кредитных учреждений [2, 187].

Во многом Чупров основывает свой анализ на успешном опыте стран Западной Европы, в особенности Германии. Отсюда он перенимает и формы организации мелкого кредита, и типичные проблемы, с которыми он сталкивался, и пути их решения. К тому же Чупров видел схожесть стартовых условий современной ему России и положения дел в Пруссии в 1840-х гг. [3, 403]. Это позволило ему сделать вывод о возможности применения прусского опыта в нашей стране.

По мнению Чупрова, отставание России от Европы в вопросе мелкого кредита не должно вызывать особого удивления. В Европе появление данной формы кредитования, в частности кредитования сельского хозяйства, связано с тем, что продукция мануфактур не находила должного сбыта в городе, то есть темпы роста предложения не совпадали с темпами роста спроса. Землевладельцы же, находившиеся долгое время в состоянии кризиса, решили использовать любую возможность для увеличения валового дохода [3, 287–289]. Россия столкнулась с кризисом перепроизводства позже и первое время усиленно пыталась сбыть свою продукцию за рубеж. Чупров отмечает, что при наличии большого количества сельских жителей было бы более логично обратить внимание на эту часть потребителей.

Основным тормозом развития мелкого кредита в России Чупров считал бюрократию, что нашло отражение в его статьях «Бюрократия и мелкий кредит» и «Об отношении русского общества и правительства к мелкому кредиту». В статье «Бюрократия и мелкий кредит» Чупров указывает на недоверие властей к начинаниям земств. Их просьбы об организации банков игнорировались, а в случае удовлетворения требовалось длительное время для открытия банка, возможности его деятельности оказывались значительно урезаны. В конце концов земства вовсе лишились права принимать участие в кредитных установлениях [2, 186–187]. Частная инициатива в мелком кредите также сталкивалась с бюрократической волокитой и недостаточной помощью со стороны Государственного банка [2, 187].

Эта мысль продолжена и в статье «Об отношении русского общества и правительства к мелкому кредиту». Чупров отмечает, что Государственный банк кредитовал малые кредитные учреждения в недостаточных объемах, хотя законы и капиталы это позволяли, к тому же Госбанк устанавливал для них более высокий процент, чем в отношении крупных заемщиков [3, 307–308]. Стоит отметить, что в 1872–1875 гг. наблюдалось увеличение количества организаций для мел-

кого кредита, но эта тенденция быстро сошла на нет к последнему десятилетию XIX в. По мнению Чупрова, это связано с нежеланием Государственного банка в должной мере поддержать развитие новых товариществ [3, 290–292]. Следующей попыткой развития этой системы стала реформа Государственного банка в 1895 г., когда были созданы новые кредитные товарищества, которые, впрочем, быстро обанкротились. Основная версия их разорения заключается в принесянии убытков Государственному банку. Другая же, более правдоподобная с точки зрения Чупрова, версия связана с неспособностью Государственного банка к регулированию мелкого кредита, так как банк не всегда справляется с контролем над крупными счетами, не говоря уже о счетах мелких товариществ [3, 297–300]. Местные органы власти и отдельные ведомства со своей стороны также тормозили развитие мелкого кредита [3, 308].

Согласно мнению Чупрова, если государство не желало сотрудничать с земствами и частными организациями, то ему следовало бы самому проявить инициативу в вопросах мелкого кредита. Однако из-за бюрократического тупика застыли в ожидании реформирования тысячи вспомогательных касс и сельских банков, которые существовали в неизменном виде еще с 1840-х гг. [2, 188–189]. Чупров приводит пример Особого комитета для помощи пострадавшим от неурожая 1891–1892 гг. Несмотря на то что формально было принято решение о передаче оставшихся средств Комитета сельским ссудо-сберегательным кассам, оно так и не было исполнено [2, 189–190].

Чупров обвиняет земства в недостаточной заинтересованности в решении вопросов мелкого кредита [3, 303]. По его мнению, после провальных попыток организовать в 1870-х гг. ссудо-сберегательные товарищества земства убрали мелкий кредит из повестки дня. Действия земств приобрели крайне узкую направленность: они помогали крестьянам по конкретным вопросам, однако не могли объять все потребности крестьянства [3, 304].

Чупров осуждает российское общество, в частности интеллигенцию, за отказ в пропаганде мелкого кредита. Он заключает, что следовало бы уделять мелкому кредиту больше внимания, не разочаровываться неудачам в его организации, а пробовать новые формы кредитных учреждений, ведь нередко их появление могло преобразить целую местность [3, 305].

Чупров полагает, что в действиях государства, земств и общества кроются предубеждения касательно мелкого кредита. Он опровергает их, приводя примеры из европейской действительности [3, 309–310].

Особое место в своих работах Чупров посвящает тому, как должна выглядеть структура мелкого кредита. Он считает, что мелкий кредит должен быть в основной массе представлен малыми учреждениями [3, 313]. Такой взгляд объясняется через призму определения кредитоспособности. Чупров убежден, что кредитоспособность заемщика должна определяться не через имущество, которым он обладает, а через его способность приумножить заемный капитал на своем предприятии [3, 408]. Определить эту способность, по мнению Чупрова, могут лишь малые учреждения, которые лично знают заемщика и особенности его производства. Этот вывод он подтверждает на примере прусских благотворительных касс [3, 404–405] и сырьевых товариществ [3, 410–414].

Чупров обращает внимание на необходимость существования объединяющих крупных учреждений, которые могли бы обеспечить переток капиталов между малыми организациями. Наибольшее внимание этому вопросу было уделено в статье «О центральных учреждениях для мелкого кредита в России».

В качестве примера Чупров приводит ситуацию в странах Западной Европы. Модель Пруссии он находит наиболее эффективной. Там наряду с сельскими кассами и городскими банками существовали окружные союзы и Центральная касса мелкого кредита, что обеспечивало три уровня организации мелкого кредита [2, 128]. Чупров отмечает, что, хотя модели Италии и Франции не так совершенны, как прусская, там тоже были налажены отношения между малыми организациями мелкого кредита и крупными банками [2, 129].

В России же малые организации мелкого кредита были вынуждены действовать самостоятельно, полагаясь лишь на собственные средства. В связи с этим стояли проблемы либо недостатка собственных средств, либо их избытка [2, 129]. Ситуация обострялась из-за сезонности спроса на капитал в крестьянской среде. Хотя Государственный банк или сберегательные кассы могли бы взять на себя функцию перераспределения средств между отдельными малыми организациями, этого не происходило из-за их направленности на сотрудничество с крупными предприятиями. В свою очередь, ссудо-сберегающие товарищества и городские общественные банки не обладали достаточными капиталами для решения данной задачи [2, 130–131].

Возможный выход из данной ситуации Чупров видит в создании объединений малых кредитных учреждений, то есть самостоятельное формирование отрасли объединяющих организаций без привлечения помощи от сторонних лиц [2, 131]. Примером такой организации, по мнению Чупрова, стал Бердянский союз. Само по себе объедине-

ние четырех скромных народных банков в союз вряд ли можно отнести к категории исторических событий, но последовавшее после него разрешение, данное министру финансов, объединять по своему усмотрению банки в союз, стало поворотным моментом [2, 79]. Чупров считает, что такого вида организация могла выполнить целый ряд важнейших задач: устройство постоянных отношений между товариществами с целью экономической взаимопомощи; надзор за отдельными товариществами и периодические их ревизии, что позволило бы выявить ошибки в ведении учета на ранних стадиях; финансовая помощь товариществам; помощь товариществам в закупке оптом орудий труда и товаров разного рода [2, 79–81]. При этом создание этих союзов дало понять государственным чиновникам, что систему мелкого кредитования можно выстроить таким образом, чтобы она функционировала эффективно и слаженно.

В своих рассуждениях Чупров опирается не только на фактологический, но и на статистический анализ. В частности, он приводит статистику, доказывающую успешность данного нововведения. Так, с 1872 по 1877 г. ежегодно создавалось в среднем 154 товарищества, после этого был период застоя, который затянулся на 15 лет, когда в среднем в год создавалось 18 товариществ. И уже после издания вышеупомянутого положения количество создаваемых товариществ вновь стало расти при малом объеме обанкротившихся организаций. К 1902 г. общее число такого типа организаций достигло 799 [2, 83]. Гораздо более показательным является увеличение их оборотных средств. Посторонний капитал привлекался двумя способами: в виде вкладов и в виде займов. В 1903 г. было аккумулировано больше 20 млн руб., что в два раза больше, чем за 10 лет до этого, и в три раза — чем за 20 лет ранее. Также за 1900 г. 634 товариществам, которые предоставили свои отчеты, выдали ссуды на 42 млн руб., что на 14 млн больше, чем за 10 лет до этого [2, 84–85]. Параллельно наблюдалось понижение ставки ссудного процента с 11% в 1890 г. до 9,6% в 1900-м [2, 85]. Стоит отметить, что доля кредитов, выданных на развитие сельского хозяйства, увеличилась с 56% в 1890 г. до 63% в 1900-м [2, 86]. Чупров подчеркивает, что приведенные им цифры доказывают, что данные организации имеют право на существование. Более того, указанная статистика опровергает тот факт, что ссудо-сберегательные товарищества приспособлены только к городской промышленности и торговле [2, 88].

Заслуга Чупрова в исследовании мелкого кредита состоит в том, что он смог не только выявить проблемы, стоящие перед отраслью, но и показать пути их решения, доказать на практическом опыте воз-

возможность и необходимость развития мелкого кредита в России, а также предложить модель такого развития.

Литература

1. Мелкий кредит / С. В. Бородаевский. Санкт-Петербург: Паровая типография Н. Б. Гаевского, 1906.
2. Мелкий кредит и кооперация: Статьи 1900–1904 годов / А. И. Чупров. М.: М. и С. Сабашниковы, 1909.
3. Речи и статьи: Т. 1–3 / А. И. Чупров. М.: М. и С. Сабашниковы, 1909. Т. 2: Крестьянское хозяйство; Мелкий кредит и кооперация; Аграрный вопрос.

*ДБЯЧЕНКО Полина Алексеевна,
МИРОНОВА Анна Михайловна,
студенты 3-го курса
факультета международных экономических отношений
Московского государственного института международных отношений
(университета) МИД РФ (МГИМО)
(г. Москва, Россия)*

ВКЛАД А. И. ЧУПРОВА В РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. В статье приводится обзор взглядов известного российского экономиста профессора Московского университета А. И. Чупрова на экономику железнодорожного транспорта, отмечаются его новаторские идеи в этой области, рассматриваются как теоретические, так и практические аспекты деятельности ученого, повлиявшие на развитие железных дорог в России.

Ключевые слова: А. И. Чупров, экономика железнодорожного транспорта, история российской экономической мысли, история экономики России.

JEL коды: B15, N73

Анализ научных трудов профессора А. И. Чупрова, посвященных исследованию железнодорожного хозяйства, представляет собой большую ценность как с точки зрения совершенных ученым теоретических выводов, так и в качестве статистического ресурса — источника числовых данных, характеризующих состояние отрасли в России и за рубежом. А. И. Чупров стал первым ученым, который занялся системной работой по выявлению и описанию принципов функционирования железнодорожного хозяйства [4, с. 235–238].

В труде «Железнодорожное хозяйство» А. И. Чупров, опираясь на результаты собственных наблюдений и исследований, приводит ряд доводов, подчеркивающих важность развития железнодорожного транспорта для народного хозяйства России, среди которых выделяет возможность точно рассчитывать время прибытия поезда, включение в торговлю новых местностей, возрастание объемов товарооборота, стимулирование

развития новых отраслей производства, уравнивание земельной ренты [7, с. 123–124].

Ученый впервые отметил, что по сравнению с другими отраслями в области железнодорожных перевозок спрос гораздо менее эластичен. Согласно его выводам, строгой пропорциональности между размерами провозной платы и дальностью перевозки не существует. Это, в частности, означает, что, даже обладая высоким техническим уровнем, железные дороги «не в силах переделать данных им условий движения», то есть «не создают грузов там, где их не дает их страна» [1, с. 53].

А. И. Чупров первым описал эффект масштаба в сфере железных дорог: «По особым условиям, в которые поставлен труд и капитал в этой отрасли, меновая стоимость их услуг имеет постоянную тенденцию к понижению при всяком увеличении спроса. Чем больше возрастает потребность общества в дешевом провозе, тем дешевле он в действительности становится», а «увеличение спроса ведет здесь не к возрастанию издержек (как в земледелии), а к их уменьшению» [3, с. 3–8].

В 1880-е гг. в сфере железнодорожного транспорта на смену свободной конкуренции пришел период государственного регулирования: правительство начало регулировать тарифы, выкупать основные частные дороги, строить их за счет казенных средств [6, с. 294].

А. И. Чупров был сторонником именно такой политики: он обосновывал необходимость государственного регулирования тарифов и централизованной эксплуатации железных дорог под контролем правительства. Он сформулировал принципы тарифной политики, которая была основана на общей эффективности железнодорожного транспорта, а не на «задоре соперничающих управлений». Ученый ратовал за обсуждение тарифов всеми заинтересованными сторонами в рамках тарифного департамента при Министерстве финансов [6, с. 305]. К способам регулирования железных дорог он относил, в частности, систему концессий и гарантий [7, с. 126–127].

В статье «О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы» (1887) ученый пишет, что «важно признание тарифов не предметом частного усмотрения отдельных компаний, как было доселе, а государственного интереса» в связи с «противодействием со стороны заинтересованных лиц» развитию отрасли [5, с. 307].

Как член комиссии графа Э. Т. Баранова по исследованию железнодорожного дела в России (1878–1881) А. И. Чупров участвовал в разработке «Общего устава российских железных дорог», первого специального источника железнодорожного законодательства, принятие кото-

рого положило начало формированию единого правового пространства на всей сети российских железных дорог [5, с. 294–296].

Экономические воззрения ученого легли в основу функционирования железнодорожной системы России и сохраняют актуальность.

А. И. Чупров отмечает важность развитой системы железнодорожного сообщения для национального хозяйства России «вследствие обширности ее территории и отдаленности мест производства важнейших продуктов от мест их потребления и вывоза» и недостаточного развития «улучшенных грунтовых путей вместе с водными». Сегодня железнодорожная инфраструктура является связующим звеном единой экономической системы страны: в Российской Федерации на долю железных дорог приходится около 86% грузооборота (без учета трубопроводного транспорта) [2, с. 45, 57].

Ученый выделяет «быстроту, скорость и регулярность перевозки», а также «стоимость провоза» как главные конкурентные преимущества железных дорог по сравнению с другими видами транспорта, которые остаются актуальными и в текущих реалиях [6, с. 17].

А. И. Чупров, исследуя эффекты развития железнодорожного хозяйства в разных странах, приходит к выводу, что «улучшенная перевозка увеличивает конкуренцию предложения на рынке потребления и конкуренцию спроса на местах производства», то есть приводит к развитию межрегионального обмена, снижению межрегиональных ценовых диспропорций, сокращению расходов, ускорению перевозок и снижению связанных с этим рисков.

В развитии мировой торговли ключевую роль А. И. Чупров отводит именно железнодорожному транспорту на основе «подробного анализа фактов торговой истории Англии, Франции, Бельгии, Голландии и Соединенных Штатов», показывая, что «торговля стала быстро развиваться позднее введения пароходов и, напротив, одновременно с появлением железных дорог и пропорционально их приращению» [3, с. 3–8].

А. И. Чупров рассматривает перспективы, которые может открыть строительство Сибирской железной дороги — Транссибирской магистрали. Он утверждает, что строительство нового пути было необходимо, невзирая на значительные затраты, так как поспособствовало бы повышению макроэкономической эффективности. Особое внимание А. И. Чупров уделяет выбору направления будущей дороги, ее топологии. Для этого он рассматривает такие показатели, как плотность населения на тех территориях, по которым может пройти дорога, наличие вдоль трассы традиционных транспортных путей, учитывает необходимость поиска кратчайшего расстояния.

Таким образом, исследования А. И. Чупрова пришлись на период роста интереса к сфере железнодорожного транспорта и сыграли ключевую роль в становлении и развитии отрасли в России. И в текущих реалиях работы ученого не просто прикладной, практический отклик на экономические вызовы, а взгляд в будущее российской экономики.

Литература

1. *Макаров И. Н., Макаров О. А.* Роль и значение железнодорожного транспорта в хозяйственной системе Российской Федерации // Российское предпринимательство. 2015.
2. Транспорт в России. 2022: стат. сб. / Росстат. М., 2022. 101 с. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Transport_2022.pdf
3. *Хусаинов Ф. И.* Профессор А. И. Чупров — основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2012. № 8 (206).
4. *Цвайнерт Й.* История экономической мысли в России. 1805–1905. М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2008. 410 с.
5. *Чупров А. И.* Избранные работы по экономике. М.: Юрайт, 2018. 311 с.
6. *Чупров А. И.* Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношения к интересам страны. М.: Тип. А. И. Мамонтова и К^о, 1875. Т. 1. С. 17.
7. *Чупров А. И.* О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы // Экономический журнал. 1887. Кн. 1. С. 123–127.

*ГАРАЕВА Анна Сергеевна,
студентка 4-го курса
бакалавриата экономического факультета
МГУ имени М. В. Ломоносова
(г. Москва, Россия)*

ИССЛЕДОВАНИЕ А. И. ЧУПРОВА КАК НОВЫЙ ЭТАП В ИСТОРИОГРАФИИ ИЗУЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Аннотация. В статье рассматриваются основные этапы изучения железнодорожного хозяйства в России, а также процесс формирования науки об экономике железнодорожного транспорта в трудах известного российского экономиста профессора Московского университета А. И. Чупрова, анализируется влияние его идей на последующую научную литературу в данной предметной области.

Ключевые слова: А. И. Чупров, экономика железнодорожного транспорта, история российской экономической мысли, история экономики России.

JEL коды: B15, L92, N73

Крымская война (1853–1856) выявила большое количество проблем, которые накопились в Российской империи к середине XIX в. и требовали реформ. Одной из причин поражения было отсутствие стабильного железнодорожного сообщения внутри государства. Отсутствие магистральных линий, соединяющих части России с южным направлением, лишило армию своевременного подкрепления, продовольствия и снабжения боеприпасами в период войны. С этого момента на государственном уровне начинают предприниматься попытки по увеличению темпов строительства железных дорог. С активным введением в строй новых линий путей сообщения можно заметить возросшее количество работ, которые стали рассматривать внутренние процессы, происходящие в этой отрасли, с теоретической точки зрения. В данной работе мы выделили несколько этапов в историографии этого вопроса.

* * *

Первый этап начинается с момента строительства Царскосельской железной дороги в 1837 г. и заканчивается в начале 70-х гг. XIX в. Он характеризуется малым количеством специализированной литературы по железнодорожной отрасли. В это время только начинают появляться ежегодные отчеты по эксплуатации государственных и частных железных дорог, например отчеты правления Общества Московско-Рязанской железной дороги [11], Царскосельской железной дороги [13], Риги-Динабургской железной дороги [12], Совета управления Главного общества российских железных дорог [14] и т.д. Общую информацию по всем железным дорогам в масштабах государства в единый документ Министерство путей сообщения начало собирать лишь в 1877 г., то есть спустя 40 лет с момента строительства Царскосельской железной дороги. Это яркая иллюстрация того, что железнодорожное хозяйство находилось на ранней стадии развития и железнодорожная статистика еще не велась должным образом, в отличие от соседних стран Западной Европы. Одной из первых попыток выявить тенденции развития железнодорожного хозяйства стала докторская диссертация профессора политической экономии и статистики Императорского Харьковского университета Г. М. Цехановецкого (1869) [20]. В своей работе он сделал акцент на устройстве железных дорог в Англии, Германии, Франции и других европейских государствах. Сравнивая показатели этих стран между собой, он пришел к логичному выводу: государство должно регулировать строительство железных дорог, частные общества чаще всего ведут себя как монополисты в назначении тарифов, что преследует цель увеличения прибыли, но негативно сказывается на покупательной способности населения. Однако основанная на статистике западных стран, работа Цехановецкого содержала немного практических выводов, которые могли бы быть полезны и актуальны для России.

* * *

Впервые с теоретической точки зрения железнодорожный вопрос рассмотрел русский экономист профессор кафедры статистики и политической экономии Московского университета Александр Иванович Чупров. Его магистерская работа, которая была успешно защищена в 1875 г. [Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны; 21], ознаменовала начало второго этапа историографии проблематики железнодорожного транспорта, который

продолжался до 1917 г. Чупров продолжил исследования в области экономики железнодорожного транспорта. В 1878 г. за свою диссертацию, которая стала продолжением магистерской работы [Железнодорожное хозяйство. Условия, определяющие движение и сборы на железных дорогах: Валовой доход и его факторы. Количество товарных грузов; 22], он получил докторскую степень. Эти труды сделали его известным не только в академических кругах, но и среди тех, кто работал в самой отрасли. Считается, что А. И. Чупров является основателем такой науки, как экономика железнодорожного транспорта. До него этим вопросом на таком детальном и глубоком уровне никто не занимался, ведь тогда приоритетом являлось строительство и внедрение железных дорог, а не изучение эффективности их использования. А. И. Чупров начал работать со множеством статистических данных от разных железнодорожных обществ, собрал их в единые таблицы и проанализировал. Итогом его деятельности стали новые и важные для того времени выводы.

В упомянутых работах ученый исследует особенности железнодорожного хозяйства и выявляет его отличия от других отраслей. После анализа общих издержек производства в железнодорожном хозяйстве он пришел к выводу о наличии эффекта от масштаба: «...меновая стоимость их услуг имеет постоянное стремление к понижению при всяком увеличении спроса» [21, с. 287]. То есть в этой отрасли действует принцип: чем больше объем продаж — тем меньше издержки [21, с. 287–288]. Кроме того, Чупров, не используя данный экономический термин, описал принцип низкой эластичности спроса по цене на железнодорожные перевозки: «Понижение цен, производимое уменьшением провозной платы, не всегда сопровождается приращением спроса на товар» [21, с. 244]. Это является особенностью железнодорожного хозяйства, здесь спрос в меньшей степени зависит от цены. Люди, сами того не осознавая, коллективными потребностями в перевозке способны действительно удешевить итоговую стоимость проезда. Еще одним отличительным признаком железнодорожного хозяйства является взаимосвязь потребления и производства услуги при перевозках, они происходят одновременно, в один и тот же момент [21, с. 69].

А. И. Чупров также обращал внимание на соотношение постоянного и переменного капитала в железнодорожном хозяйстве. По его подсчетам, в данной отрасли присутствует большая доля постоянного капитала, которая порождает сильную зависимость от издержек со стороны спроса. Причем постоянный капитал в железнодорожной отрасли выражается в таких затратах, что они «...прочно прикреплены, что не могут переместить ни места, ни назначения без совершенной потери стоимости» [21,

с. 70]. Для всех, кто планирует инвестировать в железные дороги, это означает большую степень риска. Ведь вложенные деньги в строительство новых линий потом нельзя будет вернуть обратно или применить в другом деле, остается только ожидать доход от эксплуатации.

Еще одной сферой интересов А. И. Чупрова в этой отрасли были железнодорожные тарифы и их регулирование. Отдельные главы с предложениями по изменению существующих правил установления тарифов были включены в его главные труды 1875 и 1878 гг., однако и после защиты магистерской и докторской диссертаций он продолжил заниматься этим вопросом. По его мнению, самое главное преобразование, которое должно быть сделано, — переход права установления тарифов от частных лиц к государственному контролю. Впоследствии это было реализовано на практике. В 1889 г. была опубликована работа Чупрова в соавторстве с М. И. Мусницким, где они подробно писали про упорядочивание железнодорожных тарифов при перевозке хлебных грузов [23]. На этот научный труд оказала влияние практическая деятельность А. И. Чупрова, ведь ранее он вошел в сельскохозяйственную комиссию по изучению факторов, влияющих на процесс снижения цен на хлебные грузы. Одним из таких факторов как раз и было развитие железнодорожного хозяйства.

А. И. Чупров был сторонником строительства новых железнодорожных линий и выкупа государством ранее сооруженных железных дорог за счет государственной казны. Он подчеркивал, что множество частных обществ являются убыточными, они существуют из-за ранее выданных концессий и гарантий на 90 лет. По его оценке, на создание ведущих линий в то время на каждый рубль было подписано обязательств в 1,5 рубля — то есть государство переплачивало частным обществам минимум на 50% [21, с. 133].

Научные труды по железнодорожной тематике публиковали многие современники Чупрова. Они имели обширный практический опыт в железнодорожной отрасли. Можно отметить пятитомную работу владельца одной из самых прибыльных частных железных дорог XIX в. И. С. Блюха, которая вышла в 1878 г. [3]. Она была издана на русском языке, но также переведена на французский и польский. Собрав обширные исторические данные, Блюх сделал вывод, что в Российской империи большинство частных железных дорог были убыточными. Автор признавал необходимость увеличения государственного регулирования и надзора за железнодорожной отраслью, несмотря на то что сам считался «железнодорожным королем» (он владел Юго-Западным обществом).

Другим практиком железнодорожного дела, который писал в это время, был первый заведующий статистическим отделом Министерства путей сообщения А. А. Головачев. В своей работе [5] 1881 г. он пришел к аналогичному выводу: недопустимо дальше проводить существующую политику, нужно отобрать монопольное право на установление тарифов у частных обществ и передать его государству. Автор является сторонником строительства ведущих магистралей только под контролем государства, так как важные линии имеют стратегическое значение и в дальнейшем определяют все развитие железнодорожной сети.

* * *

После революции 1917 г. актуальность исследования железнодорожного хозяйства сохранялась. Начинается третий этап историографии, который продолжился вплоть до распада СССР. В Советском Союзе приоритетным направлением стало развитие промышленности быстрыми темпами, в том числе через строительство новых железнодорожных линий. Советский автор П. И. Лященко в своей фундаментальной работе «История народного хозяйства СССР» [10] подробно описывает развитие железнодорожной отрасли с момента постройки Царскосельской железнодорожной линии вплоть до советского времени. По его мнению, изначально была неправильно выбрана стратегия строительства новых линий за счет частных обществ при выдаче слишком щедрых концессий и гарантий.

Это привело к тому, что железные дороги стали строиться без общего плана и приносили лишь убытки. Однако последующая политика государства с начала 80-х гг. XIX в. по выкупу уже созданных частных дорог и строительству новых за счет казны способствовала объединению всех ранее построенных линий в одну сеть, которая управлялась исключительно государством. В своей работе Лященко формулирует важную мысль: увеличение темпов строительства и эксплуатации железнодорожной отрасли стало мощным толчком для развития промышленности. Благодаря прогрессу в железнодорожном хозяйстве появились новые отрасли — вагоностроение, рельсовое строение и др. По его мнению, особенно ярко это проявилось в конце XIX в., когда железнодорожная отрасль стала неким фундаментом для промышленного подъема страны в целом, особенно в части развития именно тяжелой промышленности (машиностроение, черная металлургия и т.п.).

Важно, что в своем труде Лященко ссылается на работы А. И. Чупрова, использует данные, собранные им в ходе написания своей ма-

гистерской диссертации. Он подчеркивает вклад Чупрова в популяризацию изучения железнодорожной отрасли. Особенно акцентируется внимание на том, что А. И. Чупров в своей работе 1875 г. построил таблицы со статистикой перевозки различных товаров по железнодорожным линиям и доказал, что чем больше новых линий — тем выше доля хлебных грузов в общем объеме перевозок. В то время именно хлебные грузы составляли основу экспортной политики России, хлеб для многих дорог стал исключительным предметом для перевозок, и, как следствие, доходности.

Другие советские ученые, такие как П. А. Хромов [18], А. М. Соловьева [15] и Л. Б. Кафенгауз [9], в своих трудах продолжают исследования железнодорожного хозяйства и обращают внимание читателей на этапы его развития от момента строительства первой дороги в 1837 г. до распада империи. Все они сходятся во мнении, что с постепенным внедрением все большего количества железных дорог развивалась и промышленность в масштабах всей страны, капитал стал привлекаться в смежные отрасли и способствовал промышленной революции, увеличению оборотов внешней торговли за счет экспорта продукции тяжелой промышленности. Однако во всех упомянутых трудах советского периода есть одна особенность: в них почти не упоминается роль А. И. Чупрова, описывается лишь историческая сторона формирования железнодорожной сети в России и экономические последствия от ее образования.

Продолжали идеи Чупрова, но не упоминали его вклад советские исследователи, которые специализировались только на экономике железнодорожного транспорта, не затрагивая другие отрасли. К ним можно отнести таких ученых, как Л. Я. Вольфсон, В. И. Ледовский, Н. С. Шильников [4], Т. С. Хачатуров [17], И. В. Белов [2] и др. Эти авторы разрабатывали и публиковали специальные учебные пособия по данной научной дисциплине, в них были описаны способы планирования пассажироперевозок и грузоперевозок, организация труда, издержки при эксплуатации, вычисление себестоимости перевозок, расчет тарифной системы и т.д. На первый план всегда ставился расчет комплекса мероприятий, который бы способствовал эффективному развитию социалистического советского транспорта с минимальными экономическими издержками.

* * *

В 1990-х гг. начался четвертый этап историографии развития железнодорожного вопроса, который продолжается и в настоящее время. Появляется большее количество работ, в которых при анализе состо-

яния нынешней железнодорожной отрасли в первую очередь рассматривали историю развития железнодорожной науки в России. Больше всего этим вопросом на данный момент занимаются преподаватели двух ведущих учебных заведений в России, которые специализируются на подготовке студентов для дальнейшей работы в железнодорожной отрасли. Речь идет о Российском университете транспорта (РУТ; ранее МИИТ) и Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС). Например, авторы современного учебного пособия по развитию экономики железнодорожного транспорта Н. Е. Аксененко, Б. М. Липидус, А. С. Мишарин [1] в своей работе рассматривали этапы становления нынешнего железнодорожного хозяйства, уделяя особое внимание прошлому. Член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России Ф. С. Хусаинов в своей монографии [19] подчеркивает важность рассмотрения прошлого опыта при внедрении любых новых реформ в железнодорожной отрасли. Данные работы содержат большое количество теоретической информации, в которой упоминается непосредственный вклад основателя науки железнодорожного транспорта А. И. Чупрова. Стоит отметить, что помимо ведущих преподавателей двух высших учебных заведений эта тема интересна молодым ученым. В настоящее время увеличивается количество диссертаций на соискание научной степени кандидата экономических, исторических, технических и прочих наук. Они направлены на изучение железнодорожной отрасли через анализ прошлых событий и выяснение практической применимости их опыта для нынешней ситуации. Например, это иллюстрируют кандидатские работы О. Н. Елютина [9], Ю. И. Гулидовой [6], В. Н. Тестова [16].

Возрос интерес к личности А. И. Чупрова. На четвертом этапе исследователями заново оценивается его вклад, все чаще встречается упоминание заслуг и достижений ученого в железнодорожной отрасли. Ему посвящены кандидатские работы Л. А. Дудиной [7] и А. С. Елистратова [8], в которых он упоминается как основатель науки железнодорожного транспорта. Большую роль в изучении и популяризации наследия А. И. Чупрова с начала XXI в. играет экономический факультет МГУ имени М. В. Ломоносова. В 2017 г. в стенах факультета была проведена масштабная междисциплинарная научная конференция «А. И. Чупров — великий сын России» в честь 175-летия со дня рождения ученого. К этому юбилею скульптор Г. В. Потоцкий создал бюст А. И. Чупрова, который теперь установлен на 2-м этаже овального корпуса экономического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова.

В 2023 г. на факультете была проведена межрегиональная конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «А. И. Чупров: эпоха, современники, ученики».

* * *

Такова общая характеристика историографии изучения железнодорожного хозяйства на территории нашей страны. Научные труды А. И. Чупрова подняли на высокий теоретический уровень изучение железнодорожной отрасли, что отвечало насущным потребностям того времени. Он является основателем такой науки, как экономика железнодорожного транспорта. С момента защиты его магистерской диссертации прошло почти 150 лет, однако исследование этой области продолжается до сих пор.

Литература

1. *Аксененко Н. Е., Лапидус Б. М., Мишарин А. С.* Железные дороги России. От реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 335 с.
2. *Белов И. В.* Экономика железнодорожного транспорта: учебник для техникумов ж.-д. транспорта / И. В. Белов, Н. Е. Боровой, Н. Г. Винниченко и др. / под ред. д-ра экон. наук, проф. Е. Д. Ханукова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1965. 360 с.
3. *Блиох И. С.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Т. 1. Постройка и эксплуатация железных дорог. СПб.: Типография М. О. Вольфа, 1878. 183 с.
4. *Вольфсон Л. Я., Ледовский В. И., Шильников Н. С.* Экономика транспорта. М.: Трансжелдориздат, 1941. 688 с.
5. *Головачев А. А.* История железнодорожного дела в России. СПб.: Типография Р. Голике, 1881. 404 с.
6. *Гулидова Ю. И.* Становление и развитие железнодорожной отрасли в России 1836–1914 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.01 / Рос. гос. гуманитар. ун-т (РГГУ). М., 2011. 194 с.
7. *Дудина Л. А.* Экономические взгляды А. И. Чупрова (1842–1908 гг.): диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.02 / МГУ имени М. В. Ломоносова. М., 1998. 220 с.
8. *Елютин О. Н.* Вопросы железнодорожного строительства в общественном мнении России. 1830-е — 1880-е гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.00, 07.00.02 / МГУ имени М. В. Ломоносова. — М., 2000. 278 с.
9. *Кафенгауз Л. Б.* Эволюция промышленного производства России (последняя треть XIX в. — 30-е годы XX в.). М.: Эпифания, 1994. 846 с.
10. *Лященко П. И.* История народного хозяйства СССР. Т. 2: Капитализм. М., 1952. 736 с.

11. Отчет Правления Общества Московско-Рязанской железной дороги. М., 1863–1891.
12. Отчет Правления Общества Риго-Динабургской железной дороги. Рига, 1866–1892.
13. Отчет Правления Общества Царскосельской железной дороги. СПб., ценз. 1874–1899.
14. Отчет Совета управления Главного общества российских железных дорог за ... год. СПб., 1859–1890.
15. *Соловьева А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. 315 с.
16. *Тестов В. И.* Политика российского правительства в области железнодорожного транспорта в 80–90-е годы XIX века: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук : 07.00.02 / Воронеж. гос. пед. ун-т. Воронеж, 2004. 209 с.
17. *Хачатуров Т. С.* Основы экономики железнодорожного транспорта. М.: 1-я и 6-я тип. Трансжелдориздата, 1946. 377 с.
18. *Хромов П. А.* Экономическое развитие России в XIX–XX веках (1800–1917). М.: Госполитиздат, 1950. 552 с.
19. *Хусаинов Ф. И.* Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. М.: Издательский дом «Наука», 2012. 192 с.
20. *Цехановецкий Г. М.* Железные дороги и государство: Опыт исследования о важнейших предметах экономии и политики железных дорог. Ч. 1: История развития железнодорожной политики в связи с распространением железных дорог в важнейших государствах Западной Европы. Киев: Типография Киевского губернского управления, 1869. 257 с.
21. *Чупров А. И.* Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны. М.: Типография А. И. Мамонтова и К°, 1875. 352 с.
22. *Чупров А. И.* Железнодорожное хозяйство. Т. 2: Условия, определяющие движение и сборы на железных дорогах: Валовой доход и его факторы. Количество товарных грузов. М.: Типография А. И. Мамонтова и К°, 1878. 342 с.
23. *Чупров А. И., Мусницкий М. И.* Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. СПб.: Типография Министерства внутренних дел, 1890. 383 с.

*ГАМБЕРГ Амалия Владимировна,
студентка факультета экономики и финансов
Санкт-Петербургского государственного экономического университета
(г. Санкт-Петербург, Россия)*

ВЛИЯНИЕ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РОССИИ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛА XX В. (ТЕЗИСЫ ВЫСТУПЛЕНИЯ)

Аннотация. Тезисы выступления посвящены вкладу известного российского экономиста профессора Московского университета А. И. Чупрова в становление науки об экономике железнодорожного транспорта, его взглядам на экономическую необходимость строительства железнодорожной магистрали, соединяющей европейскую и азиатскую части России, а также воплощению этих идей в строительстве Транссибирской магистрали.

Ключевые слова: А. И. Чупров, экономика железнодорожного транспорта, история российской экономической мысли, история экономики России.

ЖЕЛ коды: В15, N73

Введение

Россия — крупнейшее государство в мире. Сегодня наша страна занимает около 1/3 территории Евразии, но исторически основная часть населения проживала в европейской части. Только в XVI в. началось покорение и присоединение Сибири и Дальнего Востока. Впоследствии территории медленно осваивались и заселялись, однако их привлекательность для населения Европейской России оставалась невысокой. Люди боялись сурового климата и тяжелых условий. Со временем численность населения росла, и государство понимало, что нужно комплексно развивать отдаленные регионы России, богатые полезными ископаемыми, создавать условия для жизни людей, содействовать увеличению населения азиатской части страны. Население Сибири и Дальнего Вос-

тока стало увеличиваться, но оставалась проблема перемещения между регионами. Именно поэтому стали разрабатывать проекты железных дорог, соединяющих запад и восток России. Уже в XIX в. было принято решение о строительстве рельсового пути, соединяющего разные части страны, — Транссибирской магистрали.

Изучение и понимание значимости Транссибирской магистрали и ее влияния на социально-экономическое развитие России в XIX—XX вв. представляют важный аспект исследования эволюции государства. Именно поэтому этот вопрос актуален.

Цель данной работы — изучить, как строительство Транссибирской магистрали повлияло на развитие регионов России в XIX—XX вв.

Тезисы

■ *Транссибирская магистраль и ее экономико-географическое значение*

Транссибирская железнодорожная магистраль — железная дорога, соединяющая Европу и Азию, Москву с Владивостоком. Она проходит через 5 федеральных округов и 20 субъектов Российской Федерации. Эти регионы имеют большой потенциал развития, так как располагают богатыми природными ресурсами [3].

■ *История строительства*

Первые проекты строительства железных дорог в Сибирь появились в середине XIX в. Строительство Транссиба началось 6 июня 1887 г. после принятия правительством решения о создании смешанной водно-железнодорожной дороги [2]. В 1901 г., после завершения строительства Китайско-Восточной железной дороги, по Транссибирской магистрали было запущено движение.

■ *Вклад А. И. Чупрова в развитие науки об экономике железнодорожного транспорта*

А. И. Чупров — ученый-экономист XIX в., основатель экономики железнодорожного транспорта, внесший огромный вклад в становление этой науки [4]. Его научные выводы основаны на практических наблюдениях и отраслевой статистике.

В 1890 г. в соавторстве с М. И. Мусницким А. И. Чупров подготовил монографию «Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке

хлебных грузов» [5]. Ученый издал множество других работ по экономике железнодорожного транспорта. Часть из них вошла в сборник «Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874–1895 гг.». Его работы до сих пор остаются актуальными, потому что базируются на эмпирических исследованиях.

Влияние и значение Транссибирской магистрали на экономические районы России

Магистраль имела огромное значение для обеспечения военной и торговой связи, трудно не заметить и ее влияния на социально-экономическое развитие России в XIX–XX вв. [1]. Дорога обеспечила новые возможности для развития промышленности, сельского хозяйства и торговли в тех регионах, через которые она проходила, а также способствовала переселенческому движению в Сибирь и на Дальний Восток.

Заключение

Транссибирская магистраль — один из самых значительных транспортных проектов в истории. Ее постройка стала символом технологического прогресса и инженерной смелости. Эта железнодорожная линия, протянувшаяся на тысячи километров, соединила европейскую часть России с Дальним Востоком и стала стержнем транспортной системы страны.

В настоящее время роль Транссибирской магистрали в мировой экономике по-прежнему велика, поскольку она является жизненно важной артерией для перевозки грузов и развития экономических связей между странами.

Литература

1. *Кальмина Л. В.* Транссибирская магистраль в модернизации экономики Забайкалья на рубеже XIX–XX вв.: несбывшиеся ожидания. URL: http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/109284/1/978-5-8295-0089-4_2_2011_050.pdf (дата обращения: 28.10.2023).
2. *Кораблин К. К.* Каторжане на строительстве Транссиба. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/katorzhane-na-stroitelstve-transsiba/viewer> (дата обращения: 28.10.2023).
3. *Сакульева Т. Н., Метелкин П. В.* Транссибирская магистраль как одна из составных частей транспортной инфраструктуры национальной экономики России. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transsibirskaya-magistral-kak-odna-iz>

sostavnyh-chastej-transportnoj-infrastruktury-natsionalnoy-ekonomiki-rossii/viewer (дата обращения: 28.10.2023).

4. *Хусаинов Ф. И.* Профессор А. И. Чупров — основатель экономики железнодорожного транспорта. URL: https://f-husainov.narod.ru/husainov_bti2012_08.pdf (дата обращения: 28.10.2023).
5. *Чупров А. И.* О новых тарифах на перевозку хлеба // *Чупров А. И.* Из прошлого русских железных дорог. М., 1909. С. 239–244.

*РЫБЫНОВ Назар Занданович,
студент бакалавриата Восточного института
Бурятского государственного университета
(г. Улан-Удэ, Россия)*

КВЖД КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО СБЛИЖЕНИЯ РОССИИ И КИТАЯ

Аннотация. Статья посвящена воплощению идей известного российского экономиста профессора Московского университета А. И. Чупрова о создании железнодорожной магистрали, соединяющей европейскую и азиатскую части России, о строительстве Транссибирской магистрали, и в особенности ее участка, проложенного по территории Китая, — Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Отмечается значение КВЖД для развития экономических связей между Россией и Китаем как в исторической ретроспективе, так и на современном этапе.

Ключевые слова: А. И. Чупров, экономика железнодорожного транспорта, история российской экономической мысли, история экономики России.

JEL коды: B15, N73, N95

Социально-экономические связи России и Китая начали складываться со времен установления первой границы между странами — в 1689 г. Взаимоотношения между странами имеют длительную историю и претерпевали множество изменений — к началу XXI в. Россия и Китай следуют стратегии дружбы и взаимопомощи.

Экономическое партнерство между Россией и Китаем углубляется, о чем свидетельствует статистика товарооборота: в 2023 г. этот показатель достиг рекордного уровня, увеличившись на 26,3%, до 240,11 млрд долл. (данные Главного таможенного управления страны).

За 2022 г. экспорт из Китая в Россию увеличился на 46,9% и составил около 110,97 млрд долл. Российский экспорт в Поднебесную по сравнению с 2022 г. вырос на 12,7%, достигнув 129,13 млрд долл. За декабрь 2023 г. торговый оборот между двумя странами достиг 21,9 млрд долл.:

Россия ввезла в Китай товары на 11,19 млрд долл., а получила от него на 10,7 млрд долл. [9].

На данный момент Китай является второй экономикой мира по номинальному ВВП (внутренний валовой продукт) и первой по ВВП в пересчете через ППС (паритет покупательной способности национальных валют), обладает развитым внутренним и внешним рынками высокотехнологичных товаров и услуг. Россия имеет общую границу с Китаем, обширную сеть логистических коридоров, в особенности железнодорожную сеть, связывающую Дальний Восток с европейской частью России.

Строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) послужило стимулом для активной экономической деятельности на территории Северного Китая, поскольку интересы России в регионе напрямую подразумевали освоение и использование необжитых земель. Благодаря этому проекту удалось увеличить товарооборот между странами, а также стимулировать развитие территорий в обеих державах. Данная экономическая политика начала складываться во второй половине XIX в.

Россия активно осваивала свои восточные территории, начала строительство железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке. Среди причин: необходимость соединить азиатские и европейские владения империи надежной транспортной артерией, экономическое развитие востока России, увеличение численности населения, противодействие нарастающему влиянию враждебных держав в регионе.

Александр Иванович Чупров в своей работе «Железные дороги» отмечал важность этого направления экономической деятельности: «Ни один вид путей сообщения не вызывал столь значительных перемен в народном хозяйстве, как железные дороги. С точки зрения быстроты, стоимости и регулярности перевозки — они далеко оставляют за собой прежние способы сухопутных сообщений» [7].

С началом строительства в 1891 г. Транссибирской магистрали, железной дороги, соединяющей европейскую часть России с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами, связан бурный рост и социальное развитие городов востока страны. Удобная логистика обеспечивала большую доступность территорий для освоения, а также возможности для экономической деятельности.

Учитывая важность железных дорог для развивающейся экономики России, Чупров с 1875 по 1893 г. написал по этой тематике семь статей; четыре из них ученый посвятил выбору направления будущей дороги,

ее топологии. Он доказывал, что, несмотря на большие затраты, «пора наконец подумать о Сибирском пути». Его строительство станет «могучим средством поднять производительность народного труда» [3].

Важнейшей задачей была прокладка железнодорожного полотна до Владивостока, главного порта и плацдарма империи в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Правительство рассматривало два варианта ее решения.

Первый проект предусматривал прокладку пути исключительно по территории России. В свою очередь, он также предусматривал три способа реализации. Южный вариант предполагал строительство трассы по берегу Амура. Согласно среднему варианту, дорога должна была пройти на расстоянии примерно в 107 км севернее Амура. Северный маршрут предусматривал отклонение до 320 км. Правительственная комиссия под председательством военного инженера генерал-майора Александра пришла к выводу, что наиболее выгодным является среднее направление. В ее докладе сказано: «Среднее направление прорезает лучшие колонизационные районы края, не приближаясь к Амуру... затопляемая паводками пойма Амура остается в стороне, многочисленные небольшие притоки Амура пересекаются в их вершинах, что облегчает в значительной степени построение и содержание в будущем дороги» [4, 143].

Согласно альтернативному варианту, дорога должна была пересечь российско-китайскую границу и следовать по территории Китая. Этот вариант с экономической точки зрения был приоритетным, так как путь проходил через степную местность Маньчжурии. Однако чтобы реализовать этот вариант, необходимо было прийти к соглашению с династией Цин.

Внешнеполитическая ситуация способствовала решению задачи: угроза японской агрессии сближала маньчжурскую династию с Россией, которая могла выступить союзником. Россия имела армию и флот мирового уровня, способные противодействовать противнику и на суше, и в море.

Отправной точкой для начала сотрудничества и, как следствие, строительства КВЖД послужило подписание «Союзного договора между Российской империей и Китаем» в 1896 г. Россия предоставила помощь в противостоянии с Японией взамен на право прокладки железного пути по Маньчжурии и аренду земель вдоль дороги. В 1898 г. была заключена Российско-Китайская конвенция, которая предусматривала передачу России в аренду Порт-Артура и Дальнего. Особую роль в подготовке этих соглашений сыграл министр финансов России Сергей Юльевич

Витте, считавший, что железная дорога будет содействовать «мирному завоеванию» Маньчжурии [8].

Для строительства и эксплуатации железной дороги на территории Маньчжурии Русско-Китайский банк создал Акционерное общество Китайско-Восточной железной дороги. При этом по соглашению с банком российское Министерство финансов получало полный контроль над сооружением и эксплуатацией КВЖД.

Крупнейшие акционеры банка на 1896 г. представлены в табл. 1.

Таблица 1

Крупнейшие акционеры Русско-Китайского банка на 1896 г.

№ п/п	Банки и банкирские дома	Число акций	Число голосов
1	Петербургский международный коммерческий банк	5090	20
2	Банк «Парижская национальная учетная контора»	4000	20
3	Парижско-Нидерландский банк	3000	20
4	«Готтингер и К ^о »	1800	29
5	«Штерн и К ^о »	1300	14
6	Банк «Генеральное общество Бельгии»	1200	13
7	Банк «Лионский Кредит»	1100	12
8	Петербургский учетный и ссудный коммерческий банк	1000	11
9	Э. Нетцлин	900	10
10	Банк промышленного и торгового кредита	750	9
11	А. Ротштейн	725	8
12	Э. Госкье	700	8
Итого		21 565	164
Другие акционеры		18 605	301
Всего		40 170	465

Срок действия договора устанавливался в 80 лет с начала эксплуатации КВЖД. Земли, «необходимые для постройки, эксплуатации и охраны линии» и находившиеся в собственности Китая, передавались Обществу КВЖД бесплатно, частновладельческие — за деньги. Обществу предоставлялось право безусловного и исключительного управления этими землями; на него распространялись пониженные на треть таможенные пошлины; правление КВЖД само устанавливало тарифы; до-

рога была освобождена от целого ряда налогов и пошлин. В полосе отчуждения Обществу КВЖД принадлежала административная и судебная власть. Вопрос о собственнике дороги в контракте прямо не ставился, но из контекста следовало, что на протяжении 80 лет со дня открытия движения полное и исключительное право эксплуатации линии принадлежит Обществу. Китай получал право досрочного выкупа дороги через 36 лет после начала движения, но только при условии полного возмещения всех затрат на строительство и уплаты всех долгов КВЖД [11].

Руководящими органами компании являлись: собрание акционеров, правление, председатель правления (подданный Китая), вице-председатель (подданный России), управляющий (подданный России), Совет при управляющем (начальники отделов и служб дороги). Связующим звеном между представителями российской и китайской власти был председатель Общества, назначавшийся правительством Китая. Контракт в качестве особой обязанности закреплял за ним контроль исполнения обязательств со стороны Русско-Китайского банка и Общества по отношению к правительству Китая [5].

Контракт был выгоден и Китаю. Строительство железнодорожной магистрали в Маньчжурии способствовало быстрому промышленному развитию этого отсталого в экономическом отношении региона, развитию торговли, притоку населения в малонаселенные местности, созданию новых поселений. Кроме того, после окончания строительства Китай получал от Общества КВЖД 7,6 млн руб. золотом [4, 430].

В разработке проектов прокладки пути принимали участие инженеры С. И. Кербедз, А. Н. Вентцель, А. И. Югович, имевшие к тому времени огромный опыт железнодорожного строительства в различных регионах России [16]. Итоговый вариант предполагал строительство трассы от станции Маньчжурия до Суйфэньхэ через Харбин (1513 км — главная линия) и от Харбина до Порт-Артура (1014 км — южная линия). Таким образом, предстояло уложить 2527 км пути.

14 июля 1903 г. линия железной дороги была официально открыта для эксплуатации [6]. Первым пунктом следования, в котором начиналась железная дорога в самом Китае, была станция Маньчжурия (с российской стороны на границе располагался железнодорожный разъезд № 86, ныне Забайкальск). После завершения строительства железнодорожного вокзала население Маньчжурии сосредоточилось на обслуживании дороги, а сам населенный пункт разросся до 9 кв. км. Городок строился по российским стандартам, поэтому и инженеры, и рабочие были из России. Маньчжурия активно развивалась, стала одним из крупнейших торговых центров Северного Китая. Местное китайское насе-

ление было представлено в основном рабочими самой низшей квалификации. Номинально правопорядок в городе обеспечивали китайские власти, но реальная охрана правопорядка обеспечивалась русскими казачками [12].

Согласно договору, Россия обязалась защищать Китай от внешней агрессии, однако выполнение этого обязательства осложнялось отсутствием незамерзающей базы для военного флота (водные пространства, прилегающие к Владивостоку, замерзали зимой и сковывали действия военно-морских сил). Поэтому в 1898 г. по Русско-китайской конвенции Россия арендовала у Империи Цин Ляодунский полуостров с прилегающими островами. На арендованной территории находился крупный порт и прилегающий к нему город, носивший китайское название Люйшунькоу. Он был одной из баз китайского флота, здесь находился 120-метровый док для ремонта броненосцев и крейсеров и малый док для ремонта миноносцев [13]. Люйшунькоу был переименован в Порт-Артур и должен был стать второй после Владивостока военно-морской базой Тихоокеанского флота России. Строительство укреплений было начато в 1901 г. по проекту военного инженера К. Величко [1, т. 30, 352].

Еще одним форпостом России в Маньчжурии стал коммерческий порт Дальний, основанный русскими в 1898 г. на месте китайского рыбацкого поселка Циннива, который располагался неподалеку от бухты Даляньвань. Благодаря удачному географическому расположению, техническому оснащению и удобной инфраструктуре Дальний быстро перегнал остальные города региона, став вторым после Шэньяна по населению и вторым после Шанхая по грузообороту городом на континентальном побережье от Охотского до Южно-Китайского моря. К 1903 г. здесь действовало 15 русских и 75 японских торговых заведений.

В ноябре 1902 г. управляющим КВЖД был назначен Дмитрий Леонидович Хорват (6 декабря 1911 г. ему было присвоено звание генерал-лейтенанта). Он занимал этот пост в течение последующих 15 лет, обеспечивая бесперебойное функционирование громадного железнодорожного предприятия в сложных политических и бытовых условиях Северной Маньчжурии. На вверенной ему полосе отчуждения проживало 25 тыс. российских подданных. Хорват успешно справился с поставленной перед ним задачей: не случайно полосу отчуждения называли «счастливая Хорватия» [15].

Хорват внес огромный вклад в развитие КВЖД, в ее техническое оснащение, в строительство станционных зданий, жилья для железнодорожников, в организацию местного производства, в создание новых отраслей промышленности. Для организации движения было построено

92 станции и 9 туннелей. Возводились стекольные, кирпичные, кожевенные заводы, фабрики по выпуску макарон. Развивалось сельское хозяйство. В 1915 г. Обществу КВЖД принадлежало несколько сахарных, маслобойных заводов, золотых приисков, 15 мельниц, 30 морских и речных пароходов, 26 пасек, 11 сельскохозяйственных имений, 13 лесопромышленных предприятий, в том числе 5 лесозаводов по производству шпал. Инвестиции Общества в добычу угля в районе Чжалайнора (ныне Джалай-Нур) в 1914 г. оценивались более чем в 10 млн руб. Большие средства вкладывались в городское и жилищное строительство, а также в торговлю и банковское дело [16].

Знаменательной датой в истории КВЖД стало 1 июля 1903 г. В этот день было открыто железнодорожное движение на всей протяженности пути от Москвы до Тихоокеанского побережья, кратчайший путь из Европы в Азию. Это было завершение грандиозного для того времени по размаху и срокам исполнения железнодорожного строительства. Только жилых домов для рабочих и служащих КВЖД было построено 280 000 кв. м. Были также сооружены главные механические мастерские — площадью 600 000 кв. м. Всего затраты на строительство КВЖД за 1897—1903 гг. составили более 375 млн руб. золотом [2, 236]. Самое грандиозное сооружение КВЖД — Хинганский туннель (длина 3077 м, проходит на высоте 970 м над уровнем моря). Он стал широко известен благодаря большому достижению русской инженерной мысли — сомкнутой «петле» с радиусом 320 м. Ее нижний путь проходил в каменной трубе с отверстием 9,5 м под насыпью верхнего пути, достигающего 24 м высоты [3, 521].

Успехи омрачил проигрыш России в Русско-японской войне и утрата южной ветки КВЖД до Порт-Артура. Но после подписания мирного договора с Японией работа дороги нормализовалась.

Таблица 2

Статистика перевозки грузов по КВЖД в млн пудов (16,38 кг) [10]

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Хлебные грузы	11,8	17,0	25,6	33,3	45,6
Лесные материалы	4,7	4,1	3,0	4,9	4,3
Чай	3,1	3,0	2,7	3,4	2,9
Соль	0,5	1,9	3,4	2,9	3,3
Прочие грузы	7,0	7,4	10,0	13,3	18,8
Всего	27,1	33,4	44,7	57,8	74,9

В начале XX в. по КВЖД перемещались значительные объемы грузов, прирост которых составлял в среднем 28,9% в год (см. табл. 2) [10].

Строительство КВЖД оказало огромное влияние на развитие Северного Китая и приграничных с ним территорий самой России. Эта железная дорога, ставшая первым крупным российско-китайским экономическим проектом, способствовала расширению торговли между Россией и Китаем и эксплуатируется до сих пор.

Литература

1. Величко Константин Иванович // Большая советская энциклопедия / под ред. А. М. Прохорова. 3-е изд. М.: Советская энциклопедия, 1969.
2. *Vitte С. Ю.* Избранные воспоминания 1849—1911 гг. В 2 т. М.: Терра, 1997.
3. *Ланидус Б. М.* Оценка народно-хозяйственного значения железных дорог в работах А. И. Чупрова, 2018.
4. *Нилус Е. Х.* Исторический обзор КВЖД. Харбин: Типографии Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923.
5. *Салогуб Я. Л.* Особенности русско-китайского договора концессии на строительство Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) 1896 гг., 2015.
6. *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем 1917—1974 гг. АН СССР. Ин-т Дальнего Востока. М.: Наука, 1974.
7. *Чупров А. И.* Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XIa (1894): Евреиновы — Жилон. С. 772—781.
8. <https://железнодорожник.рф/istoricheskaya-spravka/istoriya-stroitelstva-kitaysko-vostochnoy-zheleznoy-dorogi-kvzhd>
9. <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/65a0d3e09a79477823d74f7d>
10. <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnoe-obespechenie-torgovli-rossii-i-kitaya-na-dalнем-vostoke-v-nachale-xx-veka/viewer>
11. <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-vitte-russko-kitayskiy-bank-i-kyahhtinskoe-kupechestvo-konets-xix-nachalo-hh-v/viewer>
12. <https://evolutio.info/ru/journal-menu/1998-3/1998-3-ablova>
13. <https://www.gudok.ru/zdr/171/?ID=590399>
14. <https://www.kmslib.ru/dmitriy-leonidovich-horvat-k-155-letiyu-so-dnyarozhdeniya-1859-1937>
15. <https://transsib.ru/history/history-kvzd.htm>

*ЗОТОВА Анастасия Валериевна,
студентка 4-го курса Высшей школы финансов
РЭУ имени Г. В. Плеханова
(г. Москва, Россия)*

КРИТИЧЕСКОЕ ОСМЫСЛЕНИЕ ТЕОРИЙ МАРКСИЗМА А. И. ЧУПРОВЫМ

Аннотация. Статья посвящена отношению известного российского экономиста профессора Московского университета А. И. Чупрова к марксистской политической экономии и некоторым его социально-экономическим взглядам, в особенности по аграрному вопросу. Упоминается критическая оценка работ Чупрова В. И. Лениным, что во многом определило невысокую цитируемость ученого в советский период.

Ключевые слова: А. И. Чупров, марксизм, история российской экономической мысли.

ЖЕЛ коды: В14, В15

В настоящий момент российская экономика столкнулась с определенными трудностями, так как она не смогла найти своего собственного пути развития. Возможно, переосмыслению исторического опыта экономического развития могут помочь работы ученых, чьи имена во времена СССР на долгое время были забыты, как, например, исследования Александра Ивановича Чупрова. Его труды содержат неординарные идеи, способные внести значительный вклад в развитие нашей страны, и в начале XX в. они могли предотвратить множество ошибок, если бы им было уделено больше внимания.

Обратим внимание на ряд интересных фактов из биографии А. И. Чупрова. Он занимался политической экономией, ее историей, активно применял в своих работах экономическую статистику, что подтверждало его теории. Особенно важными стали его труды в области изучения железнодорожного сектора российской экономики [5, 46] и сельского хозяйства.

Александр Иванович Чупров был известен своими лекциями, на которых выросло не одно поколение экономистов. Но, к сожалению, многие

идеи А. И. Чупрова не получили должного развития, что не позволило полностью раскрыть их потенциал.

Данная статья посвящена неоднозначному отношению Александра Ивановича к марксизму. При этом стоит отметить, что в области экономики железнодорожного транспорта Чупров явно оказал влияние на самого Карла Маркса, который черпал некоторые идеи из его трудов и даже использовал их в своих собственных работах. Это свидетельствует о том, что Маркс был достаточно гибким теоретиком, учитывающим вклад ученых со всего мира, чьи работы были недооценены в их собственной стране.

Исследования А. И. Чупрова о сельскохозяйственном секторе были раскритикованы В. И. Лениным и не получили широкого распространения в советский период. Тем не менее в одной из своих работ Ленин все же признал важность и влияние одного труда Александра Ивановича, а именно его исследование «Влияние хлебных цен и урожаев на движение земельной собственности». Видимо, это было связано с тем, что данное исследование затрагивало больше экономические аспекты, нежели социально-политические. Однако работы А. И. Чупрова в области аграрной экономики, касающиеся положения крестьян и помещиков, подвергались резкой политической критике со стороны Ленина. Таким образом, возможно, если бы А. И. Чупров ограничился исследованиями в области железнодорожного транспорта и экономики в целом, его работы были бы более успешными и нашли бы в Советском Союзе более широкую аудиторию [2, 17].

В начале научной деятельности на Чупрова оказывало влияние экономическое учение Маркса, в частности его трудовая теория стоимости. Впоследствии взгляды Чупрова уточнялись, он вносил коррективы в свой подход, отмечая, что капитал взаимодействует с трудом и участвует во всех сферах производства. Ученый связывал появление капитала с периодом первобытного состояния человечества, когда возникла потребность в создании запасов для последующего производства. Следовательно, под капиталом он понимал любые продукты, полученные в результате предшествующего труда. Чупров рассматривал капитал как неизбежную составляющую человеческой жизни. Он считал, что каждый человек имел возможность создавать капитал, как только после удовлетворения своих базовых потребностей оставалось немного свободного времени, которое можно было использовать для производства [3, 167].

Стоит отметить, что Александр Иванович дал прозорливую оценку основным тенденциям развития капитализма, в частности им были замечены первые шаги к модели смешанной экономики. Это косвенно

свидетельствуют о том, что идеи о будущем капитализма в его трактовке были несовместимы с основным тезисом марксизма о неминуемом крахе капитализма.

Огромное значение А. И. Чупров придавал развитию промыслов, которые, по его мнению, способствовали формированию среднего класса, поскольку не требуют значительного капитала и легко организуемы без вмешательства государства. Отсутствие необходимости государственного вмешательства в данной области также являлось важной чертой. Эта тенденция актуальна и в наше время, когда экономические стимулы населения низки, а вмешательство государственной бюрократии в экономику является чрезмерным [3, 170].

В последний период своей научной деятельности А. И. Чупров открыто выступал против учения Маркса по аграрному вопросу. Он считал, что очень многое в развитии экономики зависит от науки, просвещения и образования. Ученый призывал государство беречь интеллигентные силы страны и стремиться к взаимному доверию, сотрудничеству и дружественной работе на благо Отечества. В области сельского хозяйства Чупров связывал народное образование с повышением уровня агрокультуры. В своих публикациях ученый высказывался за такую политику властей, которая будет направлена на привлечение интеллигентных сил страны к управлению государством. Он был огорчен, видя, что в значимые для Отечества периоды действия властей приводили к разобщению интеллигенции, а не к консолидации общества.

Активно отстаивая права передового дворянства и интеллигенции в интересах прогресса, в своих экономических взглядах А. И. Чупров стоял на либерально-демократической позиции с оттенком народничества [3, 172]. Тем не менее он также стремился найти пути для улучшения экономического положения крестьян [4, 16].

Александр Иванович сыграл важную роль в формировании отечественной концепции профессионально-технического образования. Его исследования в области экономической эффективности профессионального обучения и распространения грамотности имели значительное влияние на повышение общей квалификации населения и производительности труда. Иными словами, он стремился не только улучшить положение, но и одновременно создать условия для достижения экономической эффективности и для комфортного существования рабочих. Он не хотел ограничиться простой передачей власти в руки пролетариата, позволив стране уйти в «затяжной тупик».

Его взгляды на классовую борьбу рабочего класса и перспективы пролетарской революции можно охарактеризовать как консервативные, про-

летарское мировоззрение и движение прошли мимо него [1, 172]. В своих работах А. И. Чупров критически анализировал концепцию «экономического детерминизма» марксистской теории, выделяя более широкие социальные и исторические факторы влияния на развитие общества. Чупров был критиком марксизма. Он отрицал основные принципы марксизма, включая классовую борьбу и социальную революцию. Чупров считал марксизм идеологией, которая приводит к деструкции и насилию, а также к разрушению ценностей и традиций русского общества. Александр Иванович также критиковал марксистский подход к истории, отмечая его односторонность и тенденциозность. Он считал, что марксизм и его материалистическая концепция истории не учитывают важность идеологии, религии и других факторов в развитии общества. В целом отношение А. И. Чупрова к марксизму можно охарактеризовать как отрицательное и критическое.

Литература

1. *Агеев А., Мясоедов Б. А.* И. Чупров — формирование русского древа экономических наук // *Экономические стратегии*. 2017. № 7.
2. *Дудина Л. А.* Экономические взгляды А. И. Чупрова (1842–1908 гг.): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. М., 1998.
3. *Егоров Ю. Н.* Научное и общественное наследие Александра Ивановича Чупрова // *Финансовый журнал*. 2012. № 3.
4. *Елистратов А. С.* Зарождение социально-исторического направления экономической мысли в России (на примере экономического учения А. И. Чупрова): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. М., 2008.
5. *Чурилова К. И., Рудковская М. М.* Отражение идей немецкой исторической школы на русскую экономическую мысль рубежа XIX–XX веков и их влияние на дальнейшее развитие. Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова. М.

*ЛЫСЕНКОВА Юлиана Игоревна,
студентка 3-го курса
факультета международных экономических отношений
Московского государственного института международных отношений
(университета) МИД РФ (МГИМО)
(г. Москва, Россия)*

БИБЛИОМЕТРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ НАУЧНОГО НАСЛЕДИЯ А. И. ЧУПРОВА

Аннотация: В статье дается краткий библиометрический анализ (упоминание в статьях, монографиях и материалах конференций) известного российского экономиста профессора Московского университета А. И. Чупрова. Приводится тематический срез данных публикаций. Делается вывод о повышающемся интересе исследователей к личности ученого.

Ключевые слова: А. И. Чупров, библиометрический анализ, история российской экономической мысли.

JEL коды: B15, N93

Александр Иванович Чупров (1842–1908) — выдающийся экономист XIX в., внесший значительный вклад в формирование отечественной экономической мысли. Автором настоящей работы сделана попытка обоснования актуальности его научного наследия с использованием библиометрического анализа. Для этого была выбрана наукометрическая база данных ELIBRARY, поскольку она охватывает достаточно большое количество документов и позволяет легко их анализировать. Хронологический период — 2010–2022 гг. (работы более раннего периода отсутствуют в базе).

Был проведен общий библиометрический анализ публикаций по поисковому запросу «Чупров А. И.» и следующим типам публикаций: статьи в журналах, монографии, материалы конференций.

Исходя из введенного поискового запроса, системой была представлена информация о публикациях, которая представлена на рис. 1.

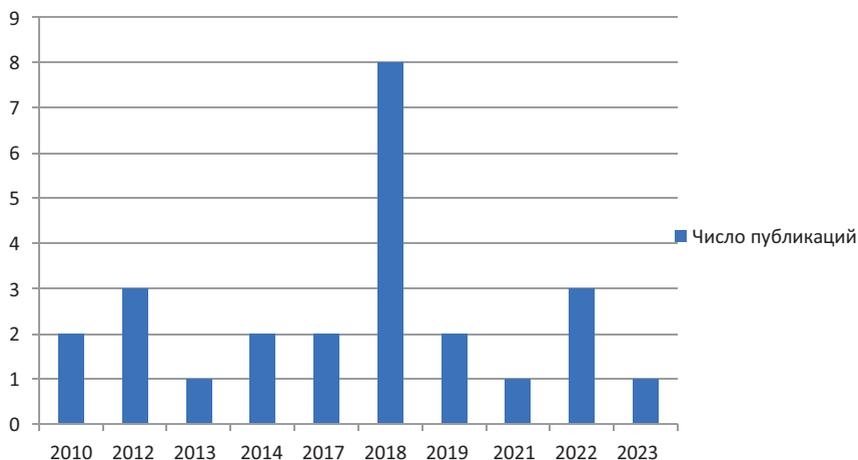


Рис. 1. Результаты поискового запроса

По данным рис. 1, очевиден прогрессирующий интерес исследователей к различным аспектам обсуждаемой темы на анализируемом временном интервале, однако во многом он носит ситуативный характер (увеличение публикаций в юбилейные и предъюбилейные годы).

Значительная часть современных исследований посвящена экономике железнодорожного транспорта [1–5]. Большой массив публикаций отражает развитие экономических взглядов А. И. Чупрова [6–10]. Особое внимание исследователи уделяют изучению Чупровым крестьянской общины [11–12].

В публикациях нередко прослеживается связь рассматриваемых проблем со специализацией организаций, где работают их авторы. Так, часть работ принадлежит исследователям из МГУ имени М. В. Ломоносова: А. И. Чупров был профессором кафедры политической экономии и статистики (1874–1899). Железнодорожная проблематика научных исследований Чупрова привлекла ученых из МИИТа и АО «НИИЖТ».

Результатом проведенного библиометрического анализа стало подтверждение гипотезы об интересе к научному наследию А. И. Чупрова. За последние годы все больше внимания уделяется анализу трудов ученого со стороны исследователей истории отечественной экономической мысли и экономической теории. Однако, несмотря на то что он является автором более сотни научных работ, его творчество не стало предметом широкого изучения. Одной из причин является то, что его труды издавались в конце XIX — начале XX в. и не переиздавались на протяжении

длительного периода времени. Следует учитывать и неполноту отражения в наукометрической базе данных ELIBRARY из-за ее довольно небольшого периода функционирования (ряд ранних работ современных авторов не введен в систему). Поэтому указанный библиометрический анализ следует дополнить исследованиями других источников информации (например, данными из каталога Российской государственной библиотеки и др.).

Литература

1. *Ланидус Б. М.* Оценка народно-хозяйственного значения железных дорог в работах А. И. Чупрова // Экономика железных дорог. 2018. № 2. С. 16–22.
2. *Мазо Л. А.* Исследования профессора А. И. Чупрова в области железнодорожных тарифов // Экономика железных дорог. 2018. № 2. С. 43–50.
3. *Мачерет Д. А.* Значение исследований А. И. Чупрова для формирования теории железнодорожных издержек // Экономика железных дорог. 2018. № 2. С. 23–28.
4. *Мачерет Д. А. А. И. Чупров* — один из основоположников теории железнодорожных издержек // А. И. Чупров и современная Россия: материалы междисциплинарной конференции «А. И. Чупров — великий сын России», Москва, 14 декабря 2017 года. М.: ФГБОУ ВО «Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова» (экономический факультет), 2018. С. 81–85.
5. *Хусаинов Ф. И.* Профессор А. И. Чупров — основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2012. № 8(206). С. 3–8.
6. *Агеев А. И., Мясоедов Б. А. А. И. Чупров* — формирование русского древа экономических наук // Экономические стратегии. 2017. Т. 19. № 7(149). С. 166–175.
7. *Дроздов В. В.* Экономические взгляды А. И. Чупрова: современные оценки // Горизонты экономики. 2018. № 4(44). С. 5–13.
8. *Егоров Ю. Н.* Очерки истории русской экономической мысли: к 170-летию со дня рождения А. И. Чупрова: монография. М.: МПА-Пресс, 2012. 94 с.
9. *Егоров Ю. Н., Петухов В. В.* Развитие экономической мысли в трудах ученых Императорского Московского университета // Вестник Института дружбы народов Кавказа (Теория экономики и управления народным хозяйством). Экономические науки. 2012. № 4(24). С. 165–170.
10. *Стожко К. П.* Социально-экономические идеи А. И. Чупрова и современность // Гуманитарная мысль России: история и современность. Екатеринбург: Уральский государственный аграрный университет, 2022. С. 146–153.
11. *Ахметова А. Р.* Крестьянская община России в трудах А. И. Чупрова / А. Р. Ахметова, Л. С. Тимофеева, Л. Р. Галимзянова // Казачество. 2019. № 41(5). С. 30–40.
12. *Блохин В. В.* Крестьянский вопрос в России в работах А. И. Чупрова / В. В. Блохин, В. К. Хегай, М. В. Яшина // Государственная власть и крестьянство в XIX — начале XXI в.: сборник статей, Коломна, 26–28 октября 2017 года / отв. ред. А. И. Шевельков. Коломна: ГБОУ ВО «Государственный социально-гуманитарный университет», 2018. С. 29–33.

*ЕРМОЛАЕВА Елена Олеговна,
физический факультет МГУ имени М. В. Ломоносова
(г. Москва, Россия)*

СЕМЬЯ ПРОФЕССОРА МОСКОВСКОГО УНИВЕРСИТЕТА А. И. ЧУПРОВА

Аннотация. В статье исследуются документы, представляющие новые сведения об обстоятельствах жизни потомков известного российского экономиста профессора Московского университета А. И. Чупрова: Александра, Ольги, Елены и Марии.

Ключевые слова: биография, А. И. Чупров, А. А. Чупров, О. А. Чупрова, Е. А. Чупрова, М. А. Чупрова, Московский университет.

ЖЕЛ коды: В31

МГУ и Физический институт Академии наук к 150-летию профессора П. Н. Лебедева (1866–1912), основателя первой русской научной физической школы, выпустили альбом, где есть два снимка с его учениками и сотрудниками [3, с. 185–187], большинство из которых входило в число ученых, обеспечивших становление и развитие советской физики. Один из снимков есть в музее физического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова. Все 19 физиков присутствуют и на другой фотографии, которая хранится в архиве кафедры акустики (фото 1) и опубликована в работе, посвященной 125-летию со дня рождения профессора С. Н. Ржевкина [2, с. 3]. Обе фотографии, вероятно, были сделаны в конце 1911 г. в Московском городском народном университете имени А. Л. Шанявского. На каждом снимке в центре стоит студент, будущий президент АН СССР С. И. Вавилов, за столом сидит П. П. Лазарев, первый академик Российской академии наук (преемницы Санкт-Петербургской академии наук и предшественницы Академии наук СССР), рядом с ним единственная женщина — М. А. Чупрова.

О судьбе Марии Александровны Чупровой было известно совсем немного. В интернет-альбоме «Московский университет на рубеже XIX–

XX веков» [4] среди фотографий, воспроизведенных из архивных фондов Отдела редких книг и рукописей Научной библиотеки МГУ, есть снимок семьи А. И. Чупрова 1894 г., где за столом сидят профессор и неназванная женщина, за ними стоят две его дочери Елена и Мария и сын Александр (фото 2). А. А. Чупров (1874—1926) окончил в 1896 г. физико-математический факультет Московского университета, экономическое образование получил за границей, стал профессором Петербургского политехнического института. В 1917 г. он был избран членом-корреспондентом Российской академии наук, летом этого же года, традиционно уехав на каникулы за границу, в Россию уже не вернулся.

А. И. Чупров (1842—1908) в 1868 г. женился на О. Е. Богдановой (1844—1890), сестре своего друга и соратника М. Е. Богданова. У супругов Чупровых кроме сына было шестеро дочерей. О двух умерших малолетних Валентине и Юлии свидетельствуют записи в дореволюционных метрических книгах московских церквей, на Ваганьковском кладбище вместе с родителями похоронена их младшая дочь Ася (1884—1889). В Центральном государственном архиве Москвы в фонде А. И. Чупрова (№ 2244) и архивном фонде НБ МГУ отца и сына Чупровых (№ 14) хранятся в том числе семейные материалы и сотни писем, благодаря которым можно узнать о судьбах трех дочерей четы Чупровых, родившихся в Москве, Ольги (23.04.1869), Елены (18.03.1877) и Марии (17.06.1881). Оказалось, что сестры, получившие прекрасное домашнее образование, прошли три разных, но типичных для рубежа веков пути вовлечения в науку молодых талантливых девушек.

Так как женщины к обучению в университетах России не допускались, а Московские высшие женские курсы (МВЖК) по политическим мотивам в период 1888—1900 гг. были закрыты, старшие дочери уехали учиться в Европу, где девушки из России порой составляли до 2/3 всех студенток.

Ольга планировала стать преподавателем естественных наук. В Женевском университете она занималась в ботанической лаборатории, лаборатории аналитической химии, в 1895 г. получила диплом бакалавра, в 1898 г. доктора естественных наук, представив диссертацию в области ботаники. В 1902 г. она стала женой общественного деятеля и историка Н. В. Сперанского (1861—1921), который в 1890—1905 гг. жил и работал в Европе, с 1908 г. был членом правления Народного университета имени А. Л. Шанявского, в 1919—1921 гг. — профессором факультета общественных наук МГУ. Ольга постоянно заботилась об отце и муже, много помогала им в работе, именно она занималась архивом семьи Чупровых.

Елена в 1903 г. вышла замуж за коллегу по биологической лаборатории, приват-доцента Берлинского университета, в будущем известного профессора-зоолога Р. Хеймонса (1867–1943). Она была его научной ассистенткой и жила в Германии, где родила двоих детей, сын стал ученым-химиком. Статья о супругах есть в «Википедии» на немецком языке.

Мария по совету отца решила поступать на вновь открывшиеся в 1900 г. МВЖК. Окончив физико-математический факультет с дипломом первой степени, она поехала к отцу в Германию, где в 1905–1906 гг. проходила стажировку у первого нобелевского лауреата по физике В. К. Рентгена в Физическом институте при университете Мюнхена.

Рассматривая архивные фотографии родных, коллег и друзей Чупровых [1], мы сделали вывод, что дочь А. И. Чупрова Мария и есть та молодая женщина-физик на фото 1, а на фото 2 за столом сидит Ю. Е. Богданова (1850–1924), сотрудница «Русских ведомостей», сестра покойной жены Александра Ивановича, всю жизнь прожившая рядом со своими племянницами.

А. И. Чупров высоко оценивал роль естественных наук, что, по-видимому, оказало большое влияние на выбор образования всех детей. Он постоянно интересовался их учебой и работой, давал советы и гордился их успехами. М. А. Чупрова и О. А. Сперанская (Чупрова), еще до смерти своего отца вернувшись на родину, активно работали в области образования, просвещения и издательского дела. Они читали публичные лекции, обе были редакторами посмертного издания книги «А. И. Чупров. Речи и статьи» 1909 г. Ольга преподавала в Московской гимназии Алферовых, Мария — в Миусском женском училище и на Пречистенских курсах, занималась научной работой в лабораториях профессоров В. Ф. Лугинина и П. П. Лазарева. В тяжелые времена после революции сестры получали помощь из-за границы от своего брата Александра и семьи Хеймонс. Ольга заведовала кабинетом естествознания Московского педагогического техникума имени Профинтерна (бывший Елизаветинский институт). Мария работала в лаборатории электромагнетизма МГУ, Институте прикладной минералогии, была ассистентом на кафедре физики в МЭИ, МВТУ, 2-го МГМИ и других вузов Москвы. М. А. Чупрова была одной из первых отечественных женщин-физиков, проложивших свой собственный путь в образование и науку. Ее портрет хранится в Государственном историческом музее (№ 12956603 на сайте «Госкаталог.рф»). Мария Александровна и Ольга Александровна умерли в 30-е годы в Москве. Места их захоронения нам пока неизвестны.



Фотография 1. Группа учеников и сотрудников физической лаборатории профессора П. Н. Лебедева



Фотография 2. Семья А. И. Чупрова, 1894 г.
Стоят: Елена, Мария, Александр. Из фонда ОРК и РМГУ

Литература

1. *Ермолаева Е. О.* Перелистывая интернет-альбомы старинных фотографий: сборник XVI Международной научной конференции Российской ассоциации исследователей женской истории. Т. 2. С. 152–155.
2. *Гусев В. А., Ермолаева Е. О.* К 125-летию со дня рождения профессора С. Н. Ржевкина // Ученые записки физического факультета Московского университета. 2016. № 4. С. 164002 (1–14).
3. Петр Николаевич Лебедев. К 150-летию со дня рождения. Издательство «РМП», 2016.
4. http://newserv.srcc.msu.ru/MIU_XIX/ekskursiya42.html

*ЯБЛОКОВ Сергей Анатольевич,
к.и.н., ведущий специалист юридического факультета
МГУ имени М. В. Ломоносова
(г. Москва, Россия)*

ИГНАТИЙ НАУМОВИЧ ГРАНАТ: МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ФАКТЫ БИОГРАФИИ

Аннотация: Статья посвящена малоизвестным сторонам биографии российского и советского экономиста, издателя Игнатия Наумовича Граната (1863–1941). Используя архивные материалы, опубликованные источники и научную литературу, в том числе труды самого И. Н. Граната, автор исследует его жизнь, научно-преподавательскую и издательскую деятельность. Выпускник юридического факультета Московского университета, Гранат был учеником известного экономиста А. И. Чупрова. Избрав своей специализацией политическую экономию, он стал автором ряда интересных исследований, привлекавших внимание коллег. Кроме того, И. Н. Гранат как профессор Московского университета преподавал экономические науки. Наиболее известен Гранат как основатель, автор, редактор и издатель одноименного энциклопедического словаря, ставшего делом всей его жизни. Изученные материалы позволяют по-новому взглянуть на дореволюционный и советский периоды биографии Граната, определить его достижения как крупного ученого и издателя, а также его значение в истории России.

Ключевые слова: биография, И. Н. Гранат, издательская деятельность, научная деятельность, Московский университет.

JEL коды: B14, B31

Будущий издатель и ученый Игнатий Наумович (Идель Нахимович) Гранат родился в г. Могилеве в еврейской семье купца 1-й гильдии. После окончания Харьковского реального училища и VIII класса Полтавской гимназии в 1883 г. Игнатий поступил учиться на юридический факультет Московского университета. Студенческое дело Граната сохранилось на микроформах в архивных фондах Московского университета (Центральный государственный архив г. Москвы) [24, Ф. 418. Оп. 297. Д. 155]. В 1885 г. Игнатий привлекался к ответственности за участие в студенче-

ских беспорядках, получив арест сроком на 5 суток в карцере, но «затем был поведения очень хорошего» [24, Ф. 418. Оп. 297. Д. 155. Л. 12].

В 1887 г. И. Гранат окончил юридический факультет с отличием и был удостоен степени кандидата, после того как представил на рассмотрение преподавателей данного факультета выпускное сочинение по гражданскому праву (его тема в документах не указана) [24, Ф. 418. Оп. 297. Д. 155. Л. 11; Оп. 463. Д. 25. Л. 23].

Последующий период научной деятельности И. Н. Граната не вполне ясен. В большинстве биографических исследований утверждается (без ссылок на источники), что он был оставлен профессором А. И. Чупровым для подготовки к преподаванию на кафедре политэкономии и статистики; впоследствии защитил магистерскую диссертацию «К вопросу об обезземелении крестьянства в Англии» (М., 1908) и начал вести в университете занятия по политической экономии [2, 7–8; 25, 42; 7, 535].

Однако в архивных фондах Московского университета автору не удалось обнаружить каких-либо документов, свидетельствующих как об оставлении Граната при университете и защите им магистерской диссертации, так и об его преподавательской деятельности до 1921 г. К такому же результату (в части защиты диссертации) пришли авторы биографического словаря российских профессоров, вышедшего в 2017 г. [7, 535].

Версия об утере или изъятии материалов, связанных с дореволюционной университетской карьерой И. Н. Граната, представляется неубедительной, поскольку его студенческое дело бережно хранится до настоящего времени. К тому же никто из студентов и сотрудников Московского университета конца XIX — начала XX в. не оставил в источниках упоминаний о научно-преподавательской деятельности И. Н. Граната.

Возможны несколько объяснений таких заметных пробелов в его биографии. Во-первых, возникает тема национальной принадлежности молодого юриста и экономиста, которая, вероятно, закрывала ему путь на профессорскую кафедру. Именно с начала 1880-х гг. царским правительством активно проводилась политика по установлению ограничительных мер для евреев, в том числе в сфере высшего образования. В 1882 г. были изданы «Временные правила о евреях», заметно усложнившие их деятельность в различных областях. В 1887 г. Министерством народного просвещения были введены процентные нормы для принятия евреев в высшие учебные заведения (в Москве и Петербурге составлявшие 3% от студентов, поступивших на каждый факультет). Что касается их допуска к преподаванию, то он был возможен лишь после перехода в православие.

Яркая иллюстрация подобной политики встречается у известного филолога и публициста М. О. Гершензона. При обсуждении с ним в 1892 г. возможности продолжения обучения на историко-филологическом факультете профессор П. Г. Виноградов указал на невозможность такого шага, сославшись на распоряжение властей о запрете «оставлять при университете нехристиан» [8, 398]. В итоге Гершензону пришлось отказаться от университетской научной карьеры. Кстати, уже с 1893 г. он (по рекомендации Виноградова) принимал участие в подготовке статей для только что созданного словаря Граната, ставшего для него тогда «главным заработком» [8, 402, 408, 410].

Во-вторых, следует учитывать причастность братьев Гранат — Александра и Игнатия — к революционному движению. И если Игнатий лишь косвенно был замешан в студенческих волнениях, то Александр (1860—1933) с юных лет находился в поле зрения полиции как участник народнических акций [14, II, 949].

Игнатий также подтвердил свои симпатии к революционной среде, женившись в 1889 г. на бывшей слушательнице Высших женских курсов Хае-Рухле (Анне Владимировне) Аронзон, отчисленной за революционную деятельность и неоднократно подвергаемой уголовному преследованию [14, I, 109].

Все же И. Н. Гранат, не оставив надежду начать научную карьеру, отправился за собственный счет в научную командировку в Великобританию. Помимо поиска материалов для диссертации, он познакомился и с издательской практикой «Британской энциклопедии». Эти сведения во многом и привели Граната к идее создания российского энциклопедического издания [25, 42]. В свою очередь, современная «Британника» называет словарь Граната, который был «смоделирован» по ее образцу, наиболее «важным и знаменитым» среди аналогичных российских изданий [27].

Таким образом, можно прийти к выводу, что до начала 1920-х гг. И. Н. Гранат не вел преподавательской деятельности. После окончания университета он на протяжении многих лет собирал материалы для магистерской диссертации и работал над ее написанием, а с начала 1890-х гг. также приступил к осуществлению главного проекта всей своей жизни — изданию многотомного энциклопедического словаря.

В 1892 г. братья Гранат приобрели права на продолжение издания Настольного энциклопедического словаря товарищества «А. Гарбель и К^о», который к тому моменту содержал только три опубликованных тома. До 1899 г. было выпущено три издания словаря братьев Гранат в 8 томах [2, 15].

Начиная с четвертого издания, словарь подвергся серьезной переработке и расширению. В предисловии к нему подчеркивалось, что «преимущественное внимание редакцией обращалось на вопросы социальных наук, определяющих отношение к обществу и его нуждам». Три первых переиздаваемых тома словаря Гарбеля были обновлены примерно на две трети [18]. В написании статей и в работе редколлегии участвовали известные ученые: К. А. Тимирязев, С. А. Муромцев, М. М. Ковалевский, В. Я. Железнов, Ю. С. Гамбаров, М. А. Мензбир и многие другие. В 1901 и 1903 гг. вышли в свет пятое и шестое издания словаря с соответствующими дополнениями [2, 16].

В то же время на 1900-е гг. приходится период активизации научной деятельности самого И. Н. Граната. В 1899 г. он сделал доклад на заседании Московского юридического общества на тему «К вопросу о происхождении рабочего пролетариата в Англии (XIII–XIV столетия)». Доклад удостоился высокой оценки профессора А. И. Чупрова и других присутствовавших [2, 8].

Материалы доклада вошли в упомянутую монографию об английском крестьянстве 1908 г. В предисловии Гранат упоминает о большой помощи в ее создании со стороны профессоров А. И. Чупрова и П. Г. Виноградова. Автор (вслед за «Капиталом» Маркса) исследовал социально-экономические процессы в средневековой английской деревне. Автор полагал, что, вопреки мнению Маркса, обезземеливание крестьян не являлось результатом применения насильственных способов первоначального накопления капитала, а было обусловлено малопригодностью местных почв для сельскохозяйственной обработки, единонаследием (миноратом) крестьянских наделов и, наконец, постепенным изменением экономической ситуации в пользу крупных фермерских хозяйств и растущей городской промышленности [9].

Труд Граната вызвал положительные отклики в печати. Профессор П. Г. Виноградов отмечал, что, хотя работа и содержит «крупные пробелы» в области всеобщей истории и истории права, она все же является «крупным вкладом в литературу», «проникнута живой мыслью и, в особенности, с успехом применяет приемы статистического и экономического анализа» [4, 74, 75].

Исследование Граната привлекало внимание историков-медиевистов и в последующем. В 1930–1940 гг. оно было подвергнуто серьезной критике за «искажение» экономического учения К. Маркса. Работу оценивали как написанную с «народнических позиций», лежащих «в русле буржуазного эволюционизма». По мнению П. П. Щеголева, Гранат «не су-

мел сколько-нибудь научнообразно истолковать собранный им материал» по экономической истории Англии [26, 630–633, 636].

«В концепции Граната, — писал известный медиевист В. Ф. Семенов, — на редкость ярко и законченно отразились ревизионистские... и реакционные либерально-народнические тенденции... Действительные факты полностью противоречат ей» [23, 36].

В то же время историк С. И. Архангельский в неопубликованной статье 1941 г. относил книгу И. Граната к одной из оригинальных научных работ, которые «являлись отражением тех дум и размышлений об аграрном вопросе, которыми было охвачено русское образованное общество конца XIX и начала XX века» [1, 180].

Более взвешенные оценки появляются и в позднее советское время. Е. В. Гутнова считала основным достижением Граната тщательное исследование процессов «значительного расслоения» английского крестьянства, а главным недостатком — преувеличение значимости природных факторов (таких как качество почв) [12, 355–356].

В 1906 г. (под псевдонимом «И. Грей») вышла еще одна работа Граната — «Рабочий класс и земельная реформа». В ней он выступал за ликвидацию частной земельной собственности, полагая, что «свободное, прогрессивное развитие трудового крестьянского хозяйства возможно только при более или менее равномерном распределении земельной собственности» через «обобществление земли и предоставление ее тем, кто ее обрабатывает» [11, 66].

С седьмого издания Энциклопедического словаря Граната (1910 г.) начинается его настоящая история как крупнейшего, авторитетного и получившего всеобщее признание издания. До 1917 г. вышло в свет 33 тома. Характерной его чертой был большой объем статей, иногда соответствующий целой книге. В связи с этим современники отмечали именно образовательное значение словаря. Этому также способствовала демократичная ценовая политика издательства. Помимо словаря, «Гранатом» также выпускались труды передовых западноевропейских ученых в русском переводе, многотомные издания по истории России и зарубежных стран [16, 139, 140].

Игнатий Гранат в процессе напряженной работы проявил себя как крупный ученый, всецело отдающийся своему любимому делу. В воспоминаниях общественного деятеля и публициста, выпускника юридического факультета М. В. Вишняка, который после окончания университета (1908) был принят на работу к братьям Гранат, имеется подробная характеристика издателя, словаря и процесса работы над ним: «Старший (на самом деле младший. — С. Я.) из братьев Гранат, Игна-

тий Наумович, — высокий, близорукий, с заросшей бородой и умным выражением еврейского лица. Он беспрерывно курил и сосредоточенно думал, — вероятнее всего, о своем словаре, которому был предан телом, душой и всем помышлением своим. Он был чрезвычайно — даже чрезмерно — учтив, скромн, даже застенчив и нелюдим и, вместе с тем, очень критически относился ко всем и ко всему... По всему своему обращению в разговоре со мной Игнатий Наумович как бы подчеркивал свою принадлежность к левому, социалистическому лагерю <...> По типу кабинетный ученый, он входил во все — не только в редактирование, но и в издательскую часть, в технику, коммерцию, распространение, что формально лежало на его брате Александре <...> Редакционная политика состояла в том, чтобы фундаментальным статьям отдавать предпочтение перед несчетным числом мелких» [5].

Искусствовед, член-корреспондент АН СССР А. А. Сидоров, также в студенческие годы работавший в издательстве, так характеризовал И. Н. Граната: «Это был издатель-ученый — довольно редкое явление в русском, да, пожалуй, и в мировом издательском деле... Игнатий Наумович внимательно следил за общей политикой Словаря и издательства, настаивая на том, чтобы Словарь отражал все самое передовое в культуре...» [2, 45–46].

С издательством «Гранат» в эти годы сотрудничал и В. И. Ленин, написавший для него ряд статей, в том числе биографию К. Маркса, помещенную в словаре с сокращениями [17; 2, 26–38]. Часть переписки Ленина с издательством была обнаружена сотрудницей научной библиотеки МГУ только в 1949 г. в составе библиотеки И. Граната [21, 309]. При этом обстоятельства передачи библиотеки Граната в МГУ также не вполне понятны.

В числе выпущенных издательством «Гранат» книг было русское издание нашумевшей в то время работы немецкого естествоиспытателя Э. Геккеля «Мировые загадки», который следовал за эволюционной концепцией Ч. Дарвина. В заключительной части книги автор критиковал Священное Писание.

Братья Гранат были привлечены к суду по обвинению в «богохулении», но факт свободной продажи немецкого издания в России стал основанием для освобождения издателей от уголовной ответственности. Суд только постановил уничтожить весь тираж, но к моменту вынесения данного решения в 1910 г. он уже был раскуплен [6, 140–145]. В советское время книга Геккеля несколько раз переиздавалась.

С 1917 г. издательство именовалось «Русский библиографический институт братьев А. и И. Гранат». С ним сотрудничали историк М. Н. По-

кровский, юрист М. А. Рейснер, дипломат И. М. Майский, писатель Ю. Н. Тынянов, революционерка В. Н. Фигнер и многие другие. Помимо словаря, в издательстве выходили книги на историческую тематику. Появилось и первое советское издание упомянутой книги Э. Геккеля [2, 64–71].

В 1921 г. И. Н. Гранат вернулся в *alma mater* в качестве преподавателя экономических дисциплин. Решением Научного совета Главпрофобра под руководством М. Н. Покровского Гранат был утвержден в должности профессора кафедры экономической политики факультета общественных наук (ФОН).

При этом его предыдущая должность была указана как профессор Петроградского университета [24, Ф. Р-1609. Оп. 6. Д. 28. Л. 7 об.]. Это единственное имеющееся упоминание связи Граната с ним, не подтвержденное никакими другими источниками. На мой запрос в СПбГУ д.и.н., проф. Е. А. Ростовцев, руководящий составлением электронной базы преподавателей университета, сообщил, что сведений о работе там И. Н. Граната не обнаружено.

В штатном расписании ФОН начиная с 1 ноября 1921 г. И. Н. Гранат был указан в числе профессоров кафедры экономической политики. В 1922 г. экономическим отделением ФОН был утвержден учебный курс И. Н. Граната «Теория и формы заработной платы» объемом 2 часа в неделю. Преподавал он также и курс «Торговая политика XIX–XX вв.» [24, Ф. Р-1609. Оп. 1. Д. 386. Л. 2, 4; Оп. 6. Д. 55. Л. 5; Д. 39. Л. 7 об.; 19, 10].

В августе 1923 г. постановлением СНК был установлен возрастной предел службы профессоров и преподавателей вузов — 60 лет. В силу этого многие преподаватели старше указанного возраста либо переводились в сверхштатные, либо уходили на пенсию [24, Ф. Р-1609. Оп. 5. Д. 108. Лл. 12, 14]. В сентябре того же года И. Н. Гранат подал ходатайство о предоставлении ему годичного отпуска, которое было удовлетворено. В 1923/24 учебном году он уже числился на ФОН сверхштатным профессором [24, Ф. Р-1609. Оп. 1. Д. 533. Л. 43; Д. 689. Лл. 46, 49; 20, 8]. Затем фамилия Граната пропадает из документов 1-го МГУ, что означало завершение его преподавательской деятельности в университете.

В 1927 г. вышла последняя монография И. Н. Граната «Классы и массы Англии в их отношении к внешней торговле». Он считал, что развитие промышленности в странах колониального типа излишне, поскольку это ослабляет промышленный сектор в развитых странах и приводит к мировому экономическому кризису. Гранат выступал за сохранение прежнего разделения стран мира на преимущественно индустриальные и аграрные.

стриальные и преимущественно аграрные с целью сохранения всемирного экономического баланса [10].

Взгляды Граната на мировую экономику вызвали неоднозначные оценки. Рецензент И. К. Дашковский признал научные достоинства книги, но раскритиковал Граната за склонность к малоубедительным теоретическим построениям. Статья о Великобритании в Большой советской энциклопедии 1928 г. издания содержала упоминание книги Граната с пометкой «излишне теоретична, требует критического подхода» [13; 3, 377].

Между тем работа над словарем не прекращалась. По причине возрастающего объема материалов редакция в этот период выпускала тома в нескольких частях. В то же время некоторым крупным событиям и явлениям (например, Первой мировой войне и развитию СССР) посвящалось по нескольку томов. С 1939 г. Институт «Гранат» был включен в состав госинститута «Советская энциклопедия». Некоторые тома, в том числе последний 58-й, вышли там.

В 1933 г. скончался А. Н. Гранат. Его смерть стала большой утратой для коллег. И. Н. Гранат также испытывал серьезные проблемы со здоровьем: многолетняя кропотливая работа над текстами привела к значительной потере зрения. Для ее продолжения он прибегал к помощи чтицы. В 1937 г. по ходатайству сотрудников Гранату была назначена персональная пенсия республиканского значения, а через три года — союзного значения [2, 67, 72–73].

Внучатый племянник Граната, историк, профессор М. Г. Рабинович в своих воспоминаниях оставил портрет ученого на склоне лет. «Каково было ему не только давать направление всему изданию, но и знакомиться с содержанием большинства статей, можно себе представить. Читать сам он не мог; для этого была чтица. Несколько раз, когда она почему-то не приходила, читал я — и был поражен напряженным, острым вниманием человека, замечавшего решительно все детали и не упускавшего при этом главного» [22].

И. Н. Гранат застал начало войны СССР с Германией. М. Г. Рабинович вспоминал: «К началу войны он был уже очень стар, но мыслил по-прежнему ясно... «Я умственным своим взором вижу поражение Гитлера!» — сказал он в краткий момент, когда я забежал к нему из разбомбленного университета. И это были, пожалуй, последние слова, которые я от него слышал» [22].

И. Н. Гранат скончался 29 декабря 1941 г. Урна с прахом ученого была захоронена в колумбарии Новодевичьего кладбища. Созданный братьями Гранат словарь не потерял своего образовательного и научного

значения до наших дней. Память о знаменитых издателях также бережно сохраняется. В августе 2023 г. проходила юбилейная выставка И. Н. Граната в Центральном государственном архиве г. Москвы [15], а в октябре того же года — конференция, на которой был сделан данный доклад.

Литература

1. [Архангельский С. И.] Роль русских историков в разработке истории Англии // Запад — Восток. 2020. № 13.
2. Белов С. В. Братья Гранат. М., 1982.
3. Великобритания // БСЭ. Т. 9. М., 1928.
4. Виноградов П. Г. Новая работа по социальной истории Англии // Русская мысль. 1909. № 9. Отд. 2.
5. Вишняк М. В. Дань прошлому. URL: <https://history.wikireading.ru/huZIPVGRq>
6. Владимиров С. В., Волков В. А. Разум против догмы. М., 1982.
7. Волков В. А., Куликова М. В., Логинов В. С. Российская профессура. XVIII — начало XX в.: Биографический словарь. Гуманитарные науки. В 3 т. Т. 1. СПб., 2017.
8. Гершензон М. О. Письма к брату // Гершензон М. О. Избранное. Т. 4. М., Иерусалим, 2000.
9. Гранат И. К вопросу об обезземелении крестьянства в Англии. М., 1908.
10. Гранат И. Н. Классы и массы Англии в их отношении к внешней торговле: к постановке вопроса. М., 1927.
11. Грей И. Рабочий класс и земельная реформа. М., 1906.
12. Гутнова Е. В. Историография Средних веков. М., 1985.
13. Дашковский И. И. Гранат. Классы и массы Англии в их отношении к внешней торговле. М., 1927 // Под знаменем марксизма. 1927. № 12.
14. Деятели революционного движения. Т. III. Вып. I, II. М., 1933, 1934.
15. К 160-летию издателя Игнатия Граната Главархив рассказал о его студенческих документах. URL: <https://cgamos.ru/news/e248987/>
16. Книга в России. 1895–1917 / под общ. ред. И. И. Фроловой. СПб., 2008.
17. Ленин В. И. Карл Маркс // Полн. собр. соч. 5-е изд. Т. 26.
18. Настольный энциклопедический словарь т-ва А. Гранат и К^о. 4-е изд. Т. I. М., 1900.
19. Отчет 1-го МГУ за 1922 г. М., 1923.
20. Отчет 1-го МГУ за 1923 г. М., 1924.
21. Пересветов Р. Т. Поиски бесценного (о судьбе некоторых рукописей В. И. Ленина). М., 1963.
22. Рабинович М. Г. Записки советского интеллектуала. URL: <https://biography.wikireading.ru/194187>
23. Семенов В. Ф. Огораживания и крестьянские движения в Англии XVI века. М. — Л., 1949.
24. Центральный государственный архив г. Москвы.
25. Чикалова И. Р. «Белорусский след» в изучении Англии в императорской России // Вестник РГУ им. С. А. Есенина. 2012. № 2.

26. *Шеголев П. П.* Учение Маркса о первоначальном накоплении // Карл Маркс и проблемы истории докапиталистических формаций: Сб. к пятидесятилетию со дня смерти К. Маркса. М., 1934.
27. *Britannica.com.* URL: <https://www.britannica.com/topic/encyclopaedia/History-of-encyclopaedias#ref307684>

*ПЯТНОВ Андрей Петрович,
заведующий редакцией Истории России до начала XIX века
АНО «Национальный научно-образовательный центр
«Большая российская энциклопедия»
(г. Москва, Россия)*

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ВКЛЮЧЕНИЯ ТОВАРИЩЕСТВА БРАТЬЕВ ГРАНАТ В СОСТАВ ИНСТИТУТА «СОВЕТСКАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ»

Аннотация. В статье рассматривается история издательской деятельности братьев А. Н. и И. Н. Гранат и выпускавшегося ими Энциклопедического словаря после 1917 г. — первоначально в качестве продолжавшего существовать самостоятельного издательства, а затем в качестве подразделения издательства «Советская энциклопедия».

Ключевые слова: биография, А. Н. Гранат, И. Н. Гранат, издательская деятельность, энциклопедии.

ЖЕЛ коды: В14, В31

Начало XX в. стало расцветом отечественной энциклопедистики. Одновременно издавались тома Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона, Русского биографического словаря, Военной энциклопедии Товарищества печатания, издательства и книжной торговли И. Д. Сытина, Энциклопедического словаря братьев Гранат. Для подготовки статей в этих изданиях привлекались лучшие научные силы России, ведущие ученые, инженеры, военные теоретики. Со вступлением России в Первую мировую войну 1914–1918 гг. реализация многих из этих проектов замедлилась или приостановилась.

Одним из немногих изданий, продолжавших регулярно выходить вплоть до 1916 г., был Энциклопедический словарь братьев Гранат. В разгар революционных событий в апреле 1917 г. братья Александр Наумович и Игнатий Наумович Гранат образовали Акционерное общество «Русский библиографический институт братьев А. и И. Гранат

и К^о». Его создание известный библиограф Б. С. Боднарский оценил как появление нового типа «активного» издательства, в котором издатели не просто выпускают ту или иную книгу, а принимают непосредственное участие в ее редактировании, в выработке предварительных планов издания книг, книжных серий и др. Издательский отдел Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета (ВЦИК) 3 апреля 1919 г. заключил с институтом договор на повторный выпуск иллюстрированного издания Энциклопедического словаря тиражом 25 тыс. экземпляров. При этом главной целью братьев Гранат оставалось завершение полного издания Энциклопедического словаря. В 1920 г. специальная комиссия Государственного издательства РСФСР (Госиздат) во главе с В. В. Воронским и М. Н. Покровским признала необходимым продолжить издание. С 27 октября 1922 г. издательство братьев Гранат называлось Промысловое кооперативное товарищество «Редакционный коллектив русского библиографического института братьев А. и И. Гранат и К^о», а с 23 марта 1925 г. — Трудовая промысловая кооперативная артель «Редакционный коллектив «Русский библиографический институт Гранат» [3, 65], позднее — редакционно-издательское кооперативное Товарищество издательства «Русский библиографический институт Гранат».

После завершения Гражданской войны 1917–1922 гг. и образования 30 декабря 1922 г. СССР представители советской науки и издательского дела стали задумываться о возобновлении издания энциклопедий. В начале января 1923 г. в Госиздате была создана комиссия (в ее состав вошли Н. Н. Накоряков, Н. Л. Мещеряков, А. Г. Калашников и др.), которой было поручено в короткий срок разработать положение об энциклопедиях различного типа [7, 125]. Примерно в это же время в Госиздате сформировалась инициативная группа, которая развернула предварительную работу по определению профиля и структуры большой универсальной энциклопедии. В состав этой группы вошли ученый-энциклопедист О. Ю. Шмидт, историк М. Н. Покровский, поэт В. Я. Брюсов, математик В. Ф. Каган, работники Госиздата — книговед М. Б. Вольфсон и искусствовед К. С. Кузьминский [6, 72]; позднее к ним присоединились Н. Л. Мещеряков, экономист Л. Н. Крицман, электротехник М. Я. Лапиров-Скобло и др. К началу 1924 г. инициативная группа проделала большую работу по определению плана и типа издания, в котором было запланировано от 20 до 25 томов.

3 апреля 1924 г. между Госиздатом в лице главного редактора Н. Л. Мещерякова и О. Ю. Шмидтом был заключен договор о выпуске энциклопедии [6, 72]. В соответствии с этим договором Шмидт брал на себя обязанности главного редактора Большой энциклопедии и от-

ветственность за ее содержание, ему предоставлялось право организовывать редакции, привлекать авторов, устанавливать объем и характер статей, принимать и отвергать рукописи [6, 72–73]. 17 апреля 1924 г. Политбюро ЦК ВКП(б) одобрило создание Большой советской энциклопедии (БСЭ) и утвердило ее главным редактором О. Ю. Шмидта. Осенью того же года было принято решение о параллельном выпуске Малой советской энциклопедии, главным редактором которой стал Н. Л. Мещеряков, в связи с чем 22 сентября президиум Правления Госиздата постановил «Энциклопедию Большую и Малую считать самостоятельными частями, связанными с сектором периодических и подписных изданий в договорном порядке» [4, 140].

На заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 5 февраля 1925 г. обсуждалось предложение В. В. Куйбышева о создании при Коммунистической академии акционерного общества из отдельных издательств СССР. 7 февраля 1925 г. Бюро Президиума Коммунистической академии постановило принять предложение о передаче издания БСЭ акционерному обществу при ней, при этом О. Ю. Шмидту и Е. Б. Пашуканису поручалось «рассмотреть устав» акционерного общества, с тем чтобы обеспечить в нем подконтрольность академии [6, 74]. 13 февраля 1925 г. Президиум Центрального Исполнительного Комитета СССР (ЦИК СССР) вынес постановление об издании «советского энциклопедического словаря под названием «Большая советская энциклопедия» и утвердил состав его редакции в количестве 9 человек: О. Ю. Шмидт (главный редактор), В. В. Куйбышев, М. Н. Покровский, Г. М. Кржижановский, Л. Н. Крицман, Юрий Ларин (М. А. Лурье), Н. Л. Мещеряков, В. П. Милютин, И. И. Скворцов-Степанов [6, 76–77]. Несколько позднее в состав редакционной коллегии был включен Ф. Н. Петров. В тот же день ВЦИК учредил акционерное общество «Советская энциклопедия» при Коммунистической академии ЦИК СССР. Председателем правления акционерного общества стал Н. Н. Накоряков, членами правления — О. Ю. Шмидт, И. Е. Гершензон, А. П. Спундэ, Л. И. Стронгин; заведующим издательской частью — К. С. Кузьминский [5, 15].

С созданием Объединения книжно-журнальных издательств (ОГИЗ) при Наркомате просвещения РСФСР в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) от 30 июля 1930 г. начался активный процесс централизации издательского дела. В ведение ОГИЗа перешло и акционерное общество «Советская энциклопедия», которое на протяжении 1930-х гг. пережило несколько переименований, структурных преобразований и смен руководства. В результате к 1939 г. оно именовалось Государственный институт Советских энциклопедий (ГИСЭ). В августе 1939 г. в его со-

став вошло выделенное ранее издательство «Малая советская энциклопедия» [1, 177 и далее].

Вскоре наступил черед и издательства братьев Гранат. К 1939 г. редакционно-издательское кооперативное Товарищество издательства «Русский библиографический институт Гранат» находилось в ведении Московского городского кооперативно-промышленного союза полиграфического производства и издательского дела (Мосгорпромпечатъ-союза). Большой потерей для коллектива стала смерть А. Н. Граната (1933), а также ухудшение здоровья и резко прогрессирующая слепота И. Н. Граната (ум. в 1941 г.), который в последние годы работал с помощью чтицы, не оставляя тем не менее редакции Энциклопедического словаря. Несмотря на все сложности, издательство продолжало выпуск Энциклопедического словаря и оставалось единственным издательством РСФСР, печатавшим универсальное энциклопедическое издание вне рамок ОГИЗа.

Вопрос о передаче ГИСЭ издания оставшихся томов Энциклопедического словаря Гранат разрешился в октябре 1939 г., окончательное решение было принято Наркоматом просвещения, в подчинении которого находился ОГИЗ, Президиумом Мосгоркомпечатьсоюза и общим собранием Товарищества Гранат [2, 3]. На основании распоряжений по ОГИЗу от 9 и 27 октября 1939 г. была образована комиссия представителей ОГИЗа по приему фондов Товарищества Гранат, которую возглавили заместитель директора ГИСЭ П. И. Шестакова и заместитель управляющего Главной конторой подписных и периодических изданий Книготоргового объединения государственных издательств В. Ф. Козлов [2, 3]. На основании Протокола № 30 Президиума Мосгоркомпечатьсоюза от 25 октября и общего собрания Товарищества Гранат был сформирован Ликвидационный комитет во главе с председателем — математиком А. Г. Школьниковом (в состав комитета вошли также историк А. А. Губер, заместитель председателя правления Мосгоркомпечатьсоюза Г. С. Семенов и др.) [2, 3, 116]. Представителями сторон 21 декабря 1939 г. был подписан акт о передаче имущества Товарищества Гранат в ГИСЭ. В частности, были переданы 13 545 готовых томов Энциклопедического словаря и 414 томов по дополнительному списку [2, 4], библиотека Товарищества, включавшая многочисленные издания на немецком языке, иностранные энциклопедии, а также ряд редких российских изданий [2, 9–21].

Уже в рамках ГИСЭ (с 1943 г. — Государственный научный институт «Советская энциклопедия») был осуществлен выпуск трех томов Энциклопедического словаря — т. 58: Эпоха социалистической реконструк-

ции народного хозяйства СССР (продолжение) (1940), т. 36, ч. 7: Румыния — Рютимейер (1941), т. 54: Энвин — Эшфорд (1948).

Литература

1. Акт передачи издательства Малая советская энциклопедия в издательство «Советская энциклопедия» на 1.8.1939 г. // Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р-4851. Оп. 1. Д. 1046.
2. Акт передачи Товарищества «Гранат» от Мосгорпромпечатсоюза в ГИСЭ на 1.10.1939 г. // Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р-4851. Оп. 1. Д. 1046.
3. *Белов С. В.* Братья Гранат. М.: Книга, 1982.
4. *Динерштейн Е. А.* Положившие первый камень. М.: Книга, 1972.
5. Советские энциклопедии. М.: Международная книга, 1929.
6. *Шмушкис Ю. Е.* Советские энциклопедии. Очерки истории. Вопросы методики. М.: Советская энциклопедия, 1975.
7. *Шмушкис Ю. Е.* Издательство «Советская энциклопедия» // Книга. Исследования и материалы: Сб. 32. М.: Издательство Всесоюзной книжной палаты, 1976. С. 123–146.

*КРАМАР Алексей Александрович,
к.э.н., доцент кафедры истории народного хозяйства
и экономических учений экономического факультета
МГУ имени М. В. Ломоносова*

А. И. ЧУПРОВ В РЕТРОСПЕКТИВЕ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НАУКИ (послесловие)

Аннотация: В статье обобщаются характеристики научного наследия А. И. Чупрова, высказывается мнение о причинах его актуальности, делаются выводы о его отличительных чертах.

Ключевые слова: А. И. Чупров, Московский университет, история российской экономической мысли.

ЖЕЛ коды: В15, В31

Вопрос о значении исследований А. И. Чупрова для российской экономической науки возникает перед любым исследователем российской экономической мысли второй половины XIX — первой четверти XX в. Более явно этот вопрос обозначается при работе над аграрно-экономическими исследованиями, в особенности над историей организационно-производственной школы российской экономической науки. В чем же значение научного наследия этого экономиста?

Во-первых, наследие А. И. Чупрова не исчерпывается его научными трудами. Значение выдающихся качеств его личности — мудрости, участливой заботливости, человечности — необходимо рассматривать одновременно с научным наследием. Чупров-гуманист определяет качества Чупрова-преподавателя и Чупрова-ученого.

Во-вторых, по меткому выражению известного литератора и эрудита А. В. Амфитеатрова, племянника ученого, Чупров был «наиболее совершенным русским выразителем и носителем университетской корпоративной идеи. Университет для него был живым и бессмертным организмом, исторической корпорацией, с началом, но без конца» [1, с. 19]. Образ А. И. Чупрова стал со временем неразрывно связан с ценностями

университетской науки и университетского образования, персонифицированным воплощением университетского духа. Ни на один юбилей научная общественность от студентов и до умудренных ученых не откликается так живо и так искренне, как на памятные даты, связанные с А. И. Чупровым.

В-третьих, А. И. Чупров необыкновенно тонко и верно чувствовал связь между наукой и практическими потребностями общества, ему были глубоко чужды надменность, снобизм и «жречество». Обладая действительно глубокими и разносторонними знаниями, Чупров оставался открытым для всех, доступно мыслящим человеком. Его работы были лишены заумности, в них экономика никогда не представляла абстрактной, отстраненной наукой, безучастно взвешивающей на проблемы производства, распределения, кооперации, сельского хозяйства, транспорта, денежного обращения, экономического развития и т.д. Чупров-гражданин неразрывен с Чупровым-гуманистом и Чупровым-ученым. В науке А. И. Чупров постоянно стремился «изучать жизнь в самой жизни», приходил к практически значимым выводам как результату изучения конкретных явлений действительности [4, с. XII]. А. В. Амфитеатров в памятном очерке отмечал: «Все труды Чупрова — прикладные отклики на прямые экономические запросы минуты человеческой <...> практические кирпичи создаваемой цивилизации» [1, с. 19–20].

Весьма вероятно усмотреть здесь влияние на А. И. Чупрова исторической школы Германии, претендовавшей во второй половине XIX в. на роль главной властительницы экономических дум в России. Часто приходится встречаться с суждениями, восходящими к позиции Н. К. Каратаева, отмечавшего «эkleктизм теоретических позиций и его практической программы» [2, с. 133]. Такая оценка кажется внешне правильной, но вызывает все же некоторые сомнения и желание глубже в нее вникнуть. С точки зрения А. И. Чупрова, политическая экономия — это объективная наука о вечных законах, которая создается представителями всех научных течений из «жгучей заботы о материальных интересах». То есть в первую очередь здесь важно подчеркнуть мотив целесообразности и практико-ориентированности. Представляется, что более удачной является оценка Н. К. Фигуровской, которая указывала, что Чупров «никогда не замыкался на каком-либо одном экономическом направлении. У него, например, установились теплые, дружеские отношения с катедер-социалистом Лоренцем фон Штейном, он общался с Куно Фишером, с уважением относился к работам К. Маркса и К. Родбертуса. Чупрова нельзя считать сторонником ни одной из известных западных научных школ, хотя он занимал общие позиции с представите-

лями многих течений экономической мысли. В этом подходе отразился характер ученого, присущая ему терпимость к чужому мнению, уважительное отношение к научным взглядам представителей различных течений. По свидетельству современников, превыше всего он ставил свободу мысли» [5, с. 95].

А. И. Чупров был обладателем редкой научной интуиции, способности точно определить сильные и слабые стороны различных научных школ и взять лучшее для исследования проблем национальной экономики. Глубокое понимание реальных экономических проблем России позволяло ему избежать догматического восприятия западных теорий, сохраняя при этом последовательно научное и системное понимание социально-экономической сферы. Отсюда следует **четвертое** положение о значимости наследия А. И. Чупрова — его работы ярко демонстрируют особенности национальных процессов рецепции достижений мировой экономической науки. Иными словами, по научному наследию А. И. Чупрова можно судить о том, каким образом в целом приживались достижения мировой экономической мысли в российской научной традиции. И даже шире — в нем ключ к пониманию «культурного кода» российских общественных наук вообще.

В работе «Статистика как связующее звено между естествознанием и обществоведением» (1894) А. И. Чупров отмечал: «Если мы спросим себя, что именно выиграло обществознание от применения массовых наблюдений, то на первом месте должны поставить *точное описание явлений*, наблюдаемых в обществе». И далее: «Точное описание общественных явлений на обширных пространствах или за длинные ряды лет, в особенности соединенное с изучением их причинно-следственных связей, дает право пойти еще дальше: оно открывает возможность расширять выводы за пределы произведенных наблюдений — по опыту прошедшего заключать о будущем» [5, с. 95]. В этом **пятая особенность** научного наследия Чупрова — устремленность в будущее, вера в общественный прогресс, в неисчерпаемость созидательных сил науки и общества, социальный оптимизм.

Обобщая вышеназванные характеристики личности и научных трудов А. И. Чупрова, хочется сделать вывод об их уникальных архетипических свойствах. Мы в какой-то степени уже давно перестали воспринимать научное наследие Чупрова только как науку или только как культурное наследие. А. И. Чупров олицетворяет собой архетип профессора Московского Императорского университета — гуманиста, ученого, гражданина, наставника, — который поддерживает и вдохновляет каждого, кто соприкасается в своей жизни с высшим образованием и наукой.

Литература

1. *Амфитеатров А. В.* Александр Иванович Чупров. Биографический очерк // *Чупров А. И.* Россия вчера и завтра. М., 2009.
2. *Каратаев Н. К.* А. И. Чупров // История русской экономической мысли / под ред. А. И. Пашкова. Т. 2. Ч. 1. С. 133.
3. *Фигуровская Н. К.* Выдающийся русский экономист. К 150-летию со дня рождения А. И. Чупрова. С. 95.
4. *Чупров А. И.* Речи и статьи. М.: Издание М. и С. Сабашниковых, 1909. Т 1. С. XII.
5. *Чупров А. И.* Статистика как связующее звено между естествознанием и обществоведением // *Чупров А. И.* Россия вчера и завтра. М., 2009. С. 95.

Электронное издание сетевого распространения.
Рецензент студенческих работ, созданных по итогам конференции
«А. И. Чупров: эпоха, современники, ученики» — В. А. Писемский.
Оригинал-макет — А. В. Плотников. Оформление обложки — А. В. Плотников.
4,25 печ. л. Опубликовано 10.10.2024.
Издательство «ЭФ МГУ имени М.В. Ломоносова»;
www.econ.msu.ru; +7 (495) 939-17-15

**АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ ЧУПРОВ:
ЭПОХА, СОВРЕМЕННОСТИ, УЧЕНИКИ**

Материалы конференций
«А. И. Чупров: эпоха, современники, ученики»
и «И. Н. Гранат:
к 160-летию ученого, педагога, редактора и издателя»
(октябрь—ноябрь 2023 г.)

ISBN 978-5-907690-58-5



9 785907 690585