

Статистические свидетельства о российской урбанизации в перспективе «современного» экономического роста

Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания РАНХиГС

Диденко Дмитрий Валерьевич 

Доктор экономических наук, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник, Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Москва Российская Федерация
E-mail: didenko-dv@ranepa.ru

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

экономическое развитие, технологии, институты, железнодорожный транспорт, фискальное государство, кривая Кузнецка

АННОТАЦИЯ

С экономической точки зрения урбанизация рассматривается в первую очередь как переток рабочей силы из сельского хозяйства в отрасли городского производства. Цель статьи – описать ключевые процессы урбанизации в России с позиций теоретической парадигмы «современного» режима экономического роста, разработанной С. Кузнецом и модифицированной О. Гэлором. Статья опирается на результаты исследований процессов урбанизации на материале России XIX-XX вв., с использованием реконструированных исторических данных и с применением количественных методов исследования. Автор обращается к межстрановым сопоставлениям, привлекая количественные свидетельства из соответствующих наборов данных. В указанной перспективе урбанизация изучается как непосредственный источник экономического роста, поскольку города являются центрами производства, торговли и инноваций, обеспечивают агломерационные экономические эффекты. Правительства разных уровней могут способствовать урбанизации, инвестируя в инфраструктуру, а также предоставляя стимулы для размещения предприятий в городах. Так, для догоняющего развития России важное значение имело государственное стимулирование и прямое участие в строительство железных дорог. На начальном этапе «современного» роста наблюдалось усиление дифференциации заработных плат за счет расширения надбавок за квалификацию и увеличения доли занятых в городской экономике. Также имела тенденцию возрастать и внутристрановая пространственная дифференциация. Но на протяжении большей части XX в. оба неравенства ослабевали. Таким образом, процессы технологической и институциональной модернизации экономики в направлении ее индустриального развития и соответствующего изменения ее структуры получают язык описания исторических свидетельств и их концептуальную интерпретацию, соответствующие современному уровню научного знания.

JEL codes: J24, M12, O15, P16

DOI: <https://doi.org/10.52957/2221-3260-2025-7-26-41>

Для цитирования: Диденко, Д.В. Статистические свидетельства о российской урбанизации в перспективе «современного» экономического роста /Д.В. Диденко - Текст : электронный // Теоретическая экономика. - 2025 - №7. - С.26-41. - URL: <http://www.theoreticaleconomy.ru> (Дата публикации: 30.07.2025)

Введение

Исследование исторических процессов системной трансформации, приводящих к крупных структурным изменениям, в частности, в экономических системах, сохраняет свою актуальность. Эти переходные процессы отличались многоаспектностью и противоречивостью, сопровождаясь социально-политическими кризисами и катастрофами, среди которых особое место занимают революционным события 1917-1922 гг. и конца 1980-х – начала 1990-х гг.

Среди них одно из ключевых мест занимают процессы урбанизации, которые привлекают

внимание экономистов, социологов, демографов, культурологов и представителей смежных научных дисциплин. Изучение различных аспектов и особенностей урбанизации в России в исторической ретроспективе также сохраняет актуальность на современном этапе и остается в фокусе внимания экономических историков.

Непосредственным проявлением урбанизации выступает переток рабочей силы из сельского хозяйства в отрасли городского производства – (proto)промышленность и сферу услуг. Этот переход сопровождался процессами повышения производительности факторов производства за счет распространения его исторически передовых технологий и транспортной инфраструктуры, расширения товарного обмена (торговли), изменения институциональной среды (с одной стороны, формирование рыночных институтов, с другой – увеличение фискальной доли государства в экономике), а также усиления дифференциации заработных плат и совокупных доходов.

В статье предпринята попытка описать динамику и особенности этих процессов в России XIX-XX вв. с позиций теоретической парадигмы «современного» режима экономического роста, опираясь на результаты их изучения в предшествующей литературе, с использованием реконструированных исторических данных и с применением количественных методов исследования. Особое внимание уделяется периоду второй половины XIX в. – первой половины XX в. При этом в отдельных случаях при рассмотрении генезиса изучаемых процессов, автор обращается к свидетельствам XVIII в. При том, что достоверность макроэкономических показателей снижается по мере удаления в прошлое, использование реконструкций ВВП, фискальных показателей из историко-экономической литературы последних лет и, где возможно – альтернативных оценок, способно заметно продвинуть наши знания о долгосрочных социально-экономических процессах.

Методы

Урбанизация в данной работе рассматривается как непосредственный фактор перехода к «современному» режиму экономического роста. Эта концепция активно используется в рамках научного направления «экономика развития», в рамках модернизационной парадигмы [1]. В последние три десятилетия она стала достаточно распространенной, хотя и не консенсусной, теоретической основой для описания и анализа процессов развития России периода поздней империи и раннего СССР. Она сфокусирована на изучении закономерностей перехода от общества с преобладанием натурального аграрного хозяйства к доминированию товарного индустриального сектора. В ее дискурсе могут как сочетаться дополняющие друг друга теоретические подходы к объяснению механизмов такого перехода, так и сталкиваться сильно различающиеся концепции конкретно-исторических процессов, протекавших в России имперского и советского периодов¹. В данной теоретической парадигме прослеживается преемственность дореволюционного и советского периодов отечественной истории.

Под термином «современный экономический рост» С. Кузнец понимал повышение ключевых показателей производства и потребления, достигаемое за счет увеличения производительности на основе применения в производстве новых знаний в результате развития науки и образования [3, р. 81-82, 190, 286-293]. В свою очередь, продолжением идей С. Кузнецова в историко-экономической ретроспективе стала разработанная в [4] «объединенная теория роста», которая объясняет движущие факторы и механизмы перехода от «мальтизианского»² к «современному» режиму экономического роста.

Результаты

¹ См., например, в [2].

² Характеризуется очень медленными долгосрочными темпами роста уровня дохода на душу населения, с сильными колебаниями в зависимости от фазы демографического цикла (с обратной зависимостью от изменения численности населения). С позиций структурно-демографической теории в рамках модернизационной парадигмы см.: [5, т. 1, с. 12-34; т. 2, с. 273-448].

1. Масштабы российской урбанизации

Первоначально в европейской части России городское поселение выполняло функции прежде всего военно-административно-религиозного центра. С начала XVIII в. и до настоящего времени городом или поселком считается населенный пункт, официально признанный государством³. При этом в конце XVII – середине XVIII вв. уровень урбанизации в России был значительно ниже, чем в Западной Европе. Уровень концентрации, влияющий на эффект масштаба, также был низким. В 1678 г. только 77 из 200 российских городских поселений имели более 2000 жителей (все в европейской части), в 1910 г. – 489 из 700 [6, т. 1, с. 791-792].

Из рисунка 1 видно, что до начала XX в. урбанизация в России носила неровный характер, при этом сильный рост отмечен в XX в. в советский период.

В России не было столь сильной связи между урбанизацией и развитием мануфактур и промышленности, как в Западной Европе. Фактически уровень урбанизации в XVIII в. был ниже, так как земледелие было основным занятием для значительной части постоянных городских жителей. Так, в 1760-х гг. не менее 58,9% всех русских городов, признанных государством, специализировались на земледелии. Эта доля уменьшилась до 22,0% к 1850-м гг. и до 8,5% к 1897 г., когда уже преобладал многоотраслевой тип городского поселения. Однако аграрный город отличался от села тем, что выполнял хотя бы одну типично городскую функцию. В частности, могло происходить формирование человеческого капитала: треть аграрных городов имели какое-либо учебное заведение. Даже сельскохозяйственная деятельность горожан была теснее связана с рыночным обменом, чем в деревне [6, т. 1, с. 811-815].

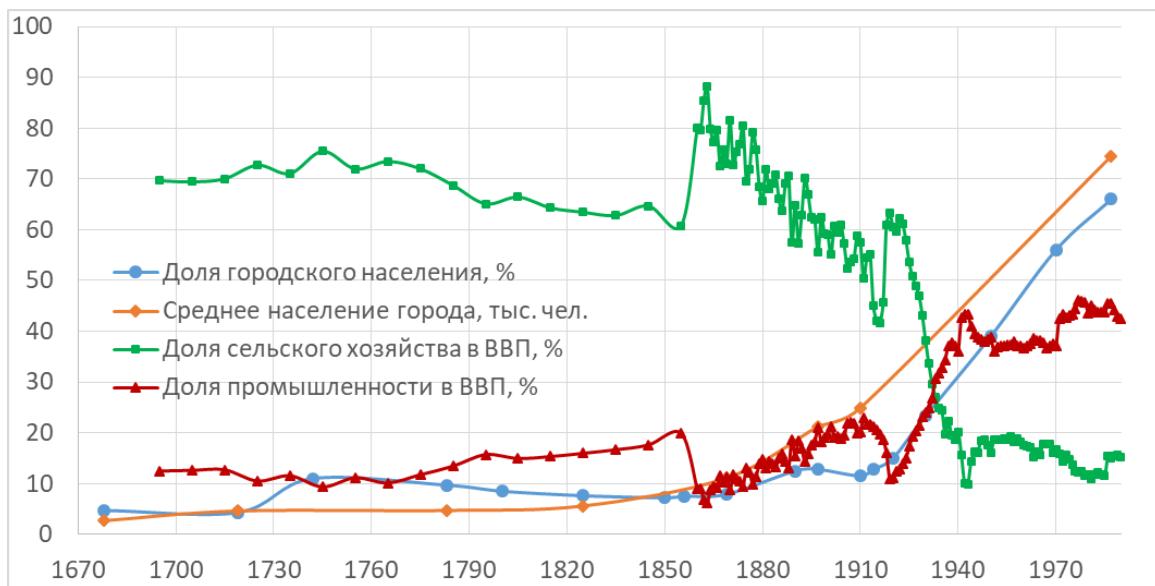


Рисунок 1 – Городское население и ключевые сектора экономики России, 1670-е – 1990 гг.

Источник: составлено автором по: население городов: [7, с. 152, 192], [6, т. 1, с. 839, т. 3, с. 752, 799]; сектора экономики в ВВП: 1690-е - 1850-е гг.: [8]; 1860-1990 гг.: [9, Appendix Tables and Notes].

С середины XVIII в. до середины XIX в. в России наблюдался спад уровня урбанизации (рисунок 1). Факторы, обусловившие эту тенденцию, заключались в следующем.

Первой причиной было превышение городского уровня смертности над сельским. Более

³ Только в 1775 г. была введена должность градоначальника как единственного представителя императорской власти в большинстве городов. С этого времени городское поселение возникло как самостоятельная административная единица со специфическими органами государственного управления, что способствовало окончательному размежеванию его с окрестным районом, между горожанами и крестьянами в административном отношении. «Устав о правах и льготах для городов Российской империи» (1785 г.) в юридическом плане завершил разграничение между городским и сельским обществом. Однако на протяжении всего XVIII в. в городах проживало более 50% населения, не принадлежавшего к городскому сословию, а в сельской местности проживало около 30% всех городских жителей (в том числе и купцов) [6, т. 1, с. 806-810].

высокая смертность в городах объяснялась скученностью населения, что способствовало распространению инфекционных заболеваний, худшим санитарно-гигиеническим условиям проживания по сравнению с сельской средой.

Второй причиной была слабая городская миграция крестьянства. Помимо ограничений, вызванных крепостным правом, сельское хозяйство было более прибыльным, чем торговля и производство, из-за более высоких цен на сельскохозяйственную продукцию в XVIII в. – первой четверти XIX в.

Третьей причиной была политика центрального правительства, сдерживавшая рост городов до середины XIX в. Хотя уменьшение доли городского населения прекратилось после отмены крепостного права (1861 г.) и других Великих реформ 1860-х гг., урбанизация все еще шла вяло: с 1856 по 1914 г., до начала Первой мировой войны, доля городского населения увеличилась лишь с от 9% до 15,3% [6, т. 1, с. 838-841].

Медленная урбанизация даже после 1861 г. объясняется рядом факторов. Во-первых, за крестьянами оставался значительный фонд надельной земли, которая постепенно приобреталась в собственность. Естественно, они стремились его сохранить. Даже те, кто постоянно проживал в городах, воздерживались от расставания с деревней, где оставались их семьи. Второй фактор заключался в том, что индустриализация почти в равной степени охватила городскую и сельскую местность. А статус административного города поселение приобретало не автоматически, после достижения определенного уровня развития торговли и промышленности, как это было во многих европейских странах, а по государственному нормативному акту.

Хотя политика правительства в отношении роста числа городов претерпела изменения после 1861 г., этому процессу мешало нежелание крестьян переходить в городское сословие. Они имели для этого свое экономическое и социальное обоснование. Во-первых, получение статуса городского жителя неизбежно вело к повышению налогов на самоуправление и текущее функционирование создаваемых учреждений, которые были обязаны иметь города. Во-вторых, земли, принадлежавшие крестьянам, изменили свое правовое положение и оказались в распоряжении городского самоуправления. В последнем ведущее место вообще принадлежало не бывшим крестьянам, а купцам. В-третьих, с 1812 г. и особенно после 1861 г. крестьяне получили широкие легальные возможности заниматься предпринимательской деятельностью путем покупки соответствующих прав.

Таким образом, основной причиной медленной урбанизации в Российской империи был низкий уровень спроса на промышленные товары даже со стороны фактически урбанизированного населения и слабая товаризация экономики. Но официальные данные о городском населении недооценивали истинный размер урбанизации с 1860-х гг. Для получения более адекватной картины необходимо также учитывать масштабы несколько скрытой урбанизации де-факто, которая распространяется более быстрыми темпами, чем урбанизация де-юре. Речь идет о расширении участия сельского населения в торговле-промышленной деятельности (полная или частичная занятость) и строительстве промышленных предприятий в сельской местности [6, т. 1, с. 841-846].

2. Расширение торговли

Торговля выступает следствием сельскохозяйственной (и промышленной) специализации через увеличение доходов населения. В аграрных обществах также может наблюдаться рост торговли в сочетании с увеличением численности населения. Действительно, рост смирианского типа основан на разделении труда, для которого обмен товарами посредством торговли является важной движущей силой до-современного экономического роста.

Советская марксистская историография подчеркивала наличие тенденций к усилению обмена, товаризации и проникновению денежного обращения в народное хозяйство. И.Д. Ковалченко и Л.В. Милов [10] на основе усилившейся корреляции колебаний цен в губерниях Европейской России обосновали тезис о наличии процессов интеграции местных рынков в единый всероссийский

рынок. Эти процессы начались еще в XVIII в. и в основном завершились в отношении рынка сельскохозяйственной продукции к 1880-м гг.

Б.Н. Миронов [11] приводил много свидетельств о растущей интенсивности торговли, содержащих информацию о количестве лавок и других торговых точек, товарных ярмарках⁴ как в городах, так и в сельской местности и их товарообороте, а также об укреплении деловых связей между купцами из разных губерний. Также это тезис поддерживается свидетельствами о развитии торговых путей за счет улучшения транспортной инфраструктуры [12, р. 283-310], [13]. Исследования, основанные на региональных данных, подтвердили это предположение⁵. Представители западной историографии⁶ также в основном указывали на отмеченные тенденции, хотя и несколько менее оптимистично оценивали их социальные последствия.

Развитие внешней торговли связано с развитием портов, таможенных пунктов, располагавшихся преимущественно в городах, а также транспортной инфраструктуры [16, с. 450-453]. Динамика внешней торговли России задокументирована за весь рассматриваемый период⁷. В работе [18] отсутствуют расхождения с данными по совокупным объемам внешней торговли России в [20], где они также начинаются с 1802 г., в связи с использованием тех же источников за 1802-1913 гг.

Развитие торговли имело положительные внешние эффекты, которые способствовали дальнейшему переходу к современному режиму роста.

Во-первых, торговля благоприятствовала приобретению элементарной грамотности и навыков счета как купцами, так и их покупателями. В начале XVIII в. русское купечество так неохотно относилось к обучению своих детей, что просило Сенат сделать для них исключение в осуществлении царского указа о наборе в «цифирные школы». Первым аргументом купцов были высокие альтернативные издержки (без помощи своих детей им было бы труднее вести дела). Второй аргумент заключался в том, что их отпрыски обучаются в процессе практической работы. Сенат освободил купечество ряда городов от обязательного обучения⁸. Однако фрагментарные данные свидетельствуют о том, что грамотность среди русского купечества была относительно высока (верхушка купечества 1-й гильдии сравнима с дворянством) и возрастила в течение нескольких десятилетий XVIII в. [21, с. 340]. Позже, в XIX в. – начале XX в., купеческие капиталы стали важным источником благотворительного финансирования строительства и функционирования образовательных учреждений⁹. Хотя эти средства выступали дополнительными по отношению к средствам государства и домашних хозяйств, роль пожертвований предпринимателей (купцов) была относительно велика на ранних этапах распространения образования в России. Таким образом, развитие торговли и формирование человеческого капитала были взаимосвязанными процессами, дополняющими друг друга в создании предпосылок для запуска современного экономического роста.

Во-вторых, капитал, накопленный купцами в результате торговой деятельности, мог быть вложен в промышленные предприятия, если они становились прибыльными проектами. Несколько волн учреждения предприятий во второй половине XIX в. (термин «грюндерство» был заимствован тогда в русский язык из немецкого) в добывающей и обрабатывающей промышленности произошло в России после «Великих реформ», проведенных в 1860-е – 1870-е гг. [23, с. 20, 24, 56].

В-третьих, в ходе развития внешней торговли происходило технологическое заимствование с Запада (в основном из Европы) за счет ввоза Россией машин (значительная доля российского

⁴ Они обеспечивали основную часть оптовой и значительную часть розничной торговли

⁵ Например, [14] в первой половине XVIII в. в Центрально-Черноземном районе, [15] в Томской губернии Сибири.

⁶ Например, [12, р. 267-282].

⁷ Экспорт: 1690-е годы: [17, р. 513]; 1742-1799: [12, р. 164]; 1802-1913: [18]; Импорт: 1742-1759: [19, с. 185]; 1760-1799: [12, р. 193]; 1802-1913: [18].

⁸ Это свидетельство, основанное на архивных источниках, заимствовано из [21, с. 334].

⁹ Конкретные свидетельства активизации этих процессов на Урале см., например, в [22].

импорта), удобрений. То же самое происходило при заимствовании потребительских практик высшими слоями российского общества и их приближении к западным стандартам. Однако дальнейшее их распространение путем импортозамещения было ограничено низким спросом со стороны относительно бедного населения на ранней стадии современного роста.

3. Проникновение государства в экономику, извлечение ренты и формирование «фискального государства»

В Российской империи наблюдалась долгосрочная тенденция к повышению уровня проникновения государственной бюджетной системы в национальную экономику (рисунок 2). На ранних этапах развития фискального государства в России изъятие ренты происходило в основном не со стороны государства, а скорее со стороны частных землевладельцев. Государственное налогообложение оказалось очень низким даже во времена Петра I (начало XVIII в.), хотя историографические нарративы приписывают им очень высокий уровень обложения податного населения.

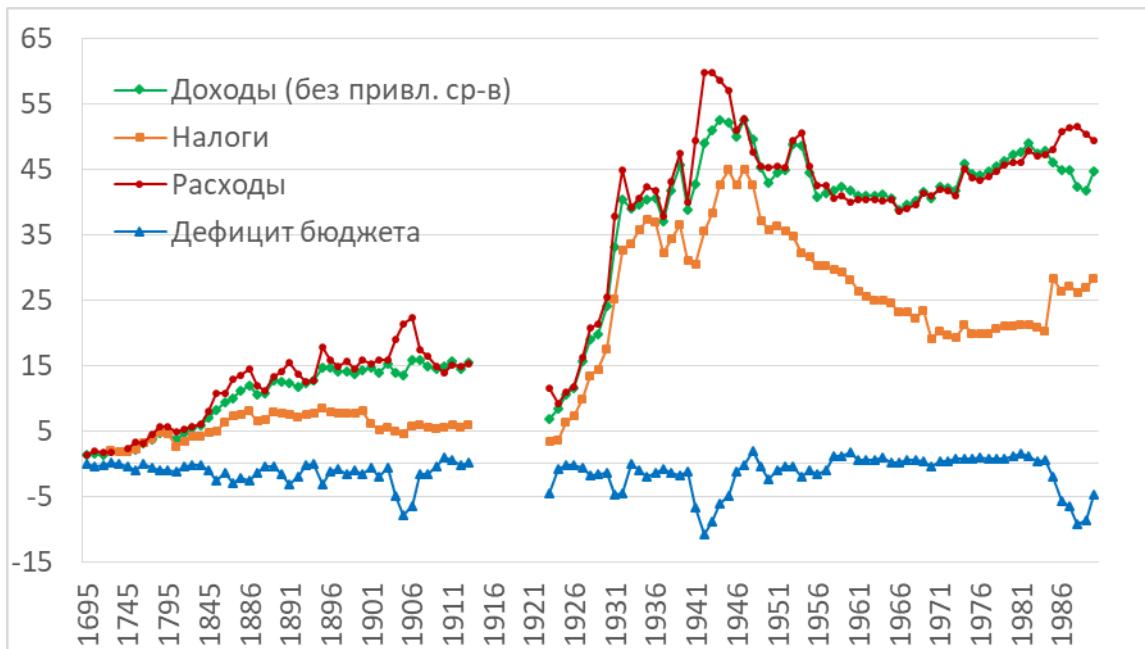


Рисунок 2 – Доходы, налоги, расходы и дефицит бюджета центрального правительства, % ВВП (1690-1990 гг.).

Примечание: дефицит бюджета равен разности доходов (без средств, привлекаемых правительством у финансовых институтов) и расходов

Источник: составлено автором по: доходы, налоги, расходы: 1680-1710: [24, с. 206-207]; 1724-1760: [12, p. 329, 347] на основе [19, с. 185-220, 243]; 1762-1796: [12, p. 341, 346-347]; 1803-1990: [25, Appendix Tables and Notes]; ВВП: 1690-1885 гг.: [8]; 1885-1913 гг.: [26, Online Appendix]; 1923-1990: [27].

Когда Российская империя при Екатерине II (1762-1796 гг.) тратила много ресурсов на ведение войн, государственные налоги действительно возросли, но лишь до скромных 5% ВВП. После некоторой коррекции последовал еще один подъем при Николае I (1825-1855 гг., до 8% ВВП), когда правительство приступило к усилению своего бюрократического аппарата, в противовес частным землевладельцам.

В периоды Наполеоновских войн (1800-е – 1815 гг.) и Крымской войны (1853-1856 гг.) возросшие потребности бюджета покрывались во многом за счет эмиссии кредитных денег (преимущественно в бумажной форме), частично – за счет выпуска долговых инструментов. В периоды Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. и Русско-японской войны 1904-1905 гг. первый источник не использовался; дефицит бюджета финансировался преимущественно за счет выпуска ценных бумаг и коммерческих ссуд иностранных банков, то есть преимущественно рыночных инструментов. Эмиссия облигаций

служила также важным источником финансирования проектов экономического развития.

Восходящая тенденция к усилению проникновения государства в экономику сохранилась во время начала современного экономического роста в конце XIX в. Рост доли губернских, уездных, городских органов самоуправления (земства, думы, управы, дворянские собрания)¹⁰, а также увеличение поступлений налогов в бюджет центрального правительства от предпринимательской деятельности обусловили в начале XX в. некоторое снижение фискальной нагрузки.

Значительное повышение доходной и расходной части государственного бюджета и ее доли в ВВП наблюдалось в конце 1920-х – начале 1930-х гг. с запуском форсированной индустриализации, а также в период Великой Отечественной войны: с 40% в предвоенном 1940 до 60% в самом трудном 1942 г., с коррекционным понижением до 51% в 1946 г. Финансирование расходов на экономическое развитие и оборону требовало повышения налоговой нагрузки.

4. Развитие транспортной инфраструктуры

В индустриальной революции, позволившей преодолеть мальтизианские ограничения и вступить в эпоху современного экономического роста, транспортная революция оказалась одним из ее ключевых элементов. Быстро развивавшиеся транспортные связи явились материальной основой не только для глобального товарооборота, но и для географической мобильности населения.

По времени появления первой железной дороги, Россия не слишком отставала от пионеров железнодорожного дела: это произошло лишь на двенадцать лет позже, чем в Великобритании (соответственно в 1837 г. и в 1825 г.). Однако сколь-нибудь разветвленную сеть они образовали только в 1860-1870-е гг.

С 1860-х до начала 1890-х гг. строительство железных дорог стало приоритетом национальной политики России, для чего активно привлекался иностранный капитал, и в результате Россия добилась значительных успехов.

Значительно отставая от США, наиболее развитой экономики по объему железнодорожной сети на душу населения¹¹, Россия к началу XX в. почти догнала Великобританию, Германию и Италию (рисунок 3). В этом нет ничего удивительного, учитывая наличие в России обширных и малонаселенных территорий, которые требовали быстрого сообщения не только по экономическим соображениям. Почти половина железнодорожных линий Российской Федерации, функционирующих в настоящее время, была построена при Российской империи. Железнодорожное строительство продолжалось и в советский период, хотя и более медленными темпами. После Второй мировой войны СССР превзошел страны Запада по количеству железнодорожных линий на душу населения. Кроме того, уже в конце XIX в. страны с развитой экономикой достигли высокого уровня обеспеченности железнодорожным транспортом, достаточного для стабилизации и распространения других транспортных средств, а именно авиации. Густонаселенные Китай и Индия, в отличие от России и Японии, не достигли уровня обеспеченности железными дорогами, типичного для стран с развитой экономикой. А во второй половине XX в. они присоединились к общей тенденции стабилизации или медленного снижения уровня обеспеченности населения железнодорожным транспортом.

В России, как и в США, строительство железных дорог в этот период повлияло на рост городского населения. Степень влияния была долговременной, наблюдалась и сразу, и через несколько десятков лет после открытия станции. Влияние данного фактора проявлялось по-разному в зависимости от административного статуса города, приводя к наиболее заметному росту населения в малых городах (уездного уровня). Устойчивость последствий возникновения станции зависела от совокупности сопутствующих факторов: экономико-географического положения, торгово-промышленной роли

¹⁰ По которым у нас имеется более фрагментарная фискальная статистика, чем по центральному правительству. Поэтому они не объединены с годовыми данными центрального правительства.

¹¹ Такого рода статистические данные наиболее надежны (по сравнению с перевезенными грузами и количеством пассажиров) и появляются в ближайшее время после того, как линии построены и введены в эксплуатацию.

города, удаленности от столиц и других. Сложившаяся ко второй половине XIX в. сетевая топология упростила миграцию населения в крупные города, а малые города стали лишь промежуточным звеном между переездом из деревни в более крупный город [30].

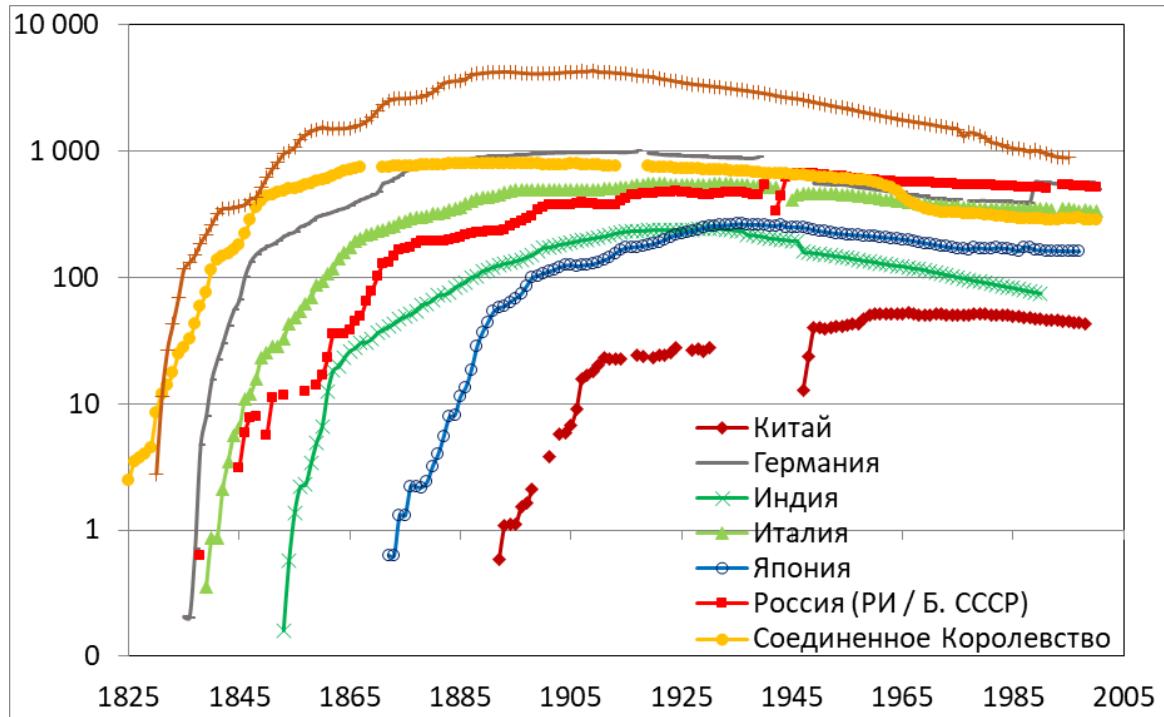


Рисунок 3 – Развитие железнодорожного транспорта в России в межстрановом сопоставлении, 1825-2000-е гг.

Примечание: РИ – Российская империя (до 1917 г.); Б. СССР – республики бывшего СССР в фактических границах (1917-2002 гг.).

Источник: составлено автором по: протяженность линий, открытых в течение года: [28]; численность населения: [29].

Запуск железной дороги можно рассматривать как технологический шок для земельного рынка. Как и в любой экономической системе, где преобладают рыночные силы, Россия в позднеимперскую эпоху следовала этой тенденции, а технологический шок привел к росту цен на землю. Изменения цен на землю варьировались в зависимости от протяженности новых железнодорожных линий в затронутых регионах. Отмечалась положительная связь между длиной железной дороги по регионам как с ценами на землю, так и с темпами роста цен на землю. Тем самым подтверждалась гипотеза о том, что доступ к железной дороге должен был привести к повышению цен на такую форму материального капитала, как пахотные земли [31].

В первой половине XIX в. основу транспортной системы России составляли водные пути, которые в целом удовлетворяли потребности доиндустриальной экономики. Это определялось обилием рек, дешевизной грузов и некоторыми другими частными обстоятельствами. Вскоре выявились недостатки системы водных путей, сдерживавшие дальнейшее развитие промышленности, торговли и сельского хозяйства. В частности, эти недостатки были связаны с сезонностью. Во второй половине XIX в. основным средством перевозки грузов в России стала железная дорога. Массовое железнодорожное строительство в сочетании с развитием пароходного транспорта во многом способствовало процессам индустриализации в России. Сочетание железнодорожного и водного транспорта эффективно решало проблему дефицита логистической сети, интенсифицируя товарооборот, способствуя развитию тяжелой промышленности (металлургии, машиностроения, добывающей и нефедобывающей промышленности и т. д.) и инноваций, стимулируя развитие транспортной инфраструктуры в городах и ускорению процесса индустриальной революции в целом [13].

Железная дорога являлась не просто средством социальной мобильности или экономического прогресса, но также была частью военной инфраструктуры и политического контроля. Апеллируя прежде всего к военным и политическим аргументам, австрийский инженер и предприниматель Антон фон Герстнер убедил императора Николая I выдать ему концессию на строительство железной дороги между Санкт-Петербургом и Царским Селом, ставшей первой в России (в 1837 г.). Строя железные дороги, российская элита в столице получала дополнительный контроль над обширными имперскими территориями [32].

Создание сети железных дорог порождало и серьезные проблемы. Во-первых, частные средства составляли небольшую долю в строительстве железных дорог, и большая их часть представляла собой гарантированные государством кредиты компаниям. Воспользовавшись этим, владельцы и подрядчики искусственно завышали стоимость строительства. Фактически они использовали государственные средства для получения частных прибылей, что легло тяжелым бременем на российский бюджет и явилось одной из основных причин роста внешнего долга и бюджетного дефицита. В царствование Александра III (1881-1894 гг.) правительство разочаровалось в частных железнодорожных компаниях, и был избран курс на национализацию железных дорог, причем все новые дороги должны были строиться за казенный счет. Национализация значительно расширила возможности государственного регулирования железнодорожной отрасли. Общегосударственное тарифообразование с 1887-1893 гг. стимулировало сообщение с Сибирью и Дальним Востоком. После 1894 г. железнодорожные тарифы в России были одними из самых низких в мире. Такие тарифы были важной частью политики облегчения передвижения людей и товаров [13].

5. Динамика реальных заработных плат и их дифференциации

Важным процессом, сопровождавшим урбанизацию, является динамика реальных заработных плат и их дифференциации, что имело существенное значение для исторической динамики неравенства доходов. Ее описывает «кривая Кузнецца», впервые сформулированная в работе [33]. В ее подтверждение имеется достаточно свидетельств, которые показывают, что уровень индивидуального неравенства доходов возрастал на ранних стадиях индустриального развития, как следствие сдвигов в структуре спроса и предложения навыков, квалификаций и в институциональной структуре рынков труда [34].

На начальном этапе современного роста в работах Л.И. Бородкина и соавторов [35; 36; 37] показано, что информация из источников микроуровня свидетельствует о некотором расширении надбавки за квалификацию для промышленных и строительных рабочих. Более ранние наблюдения [38, с. 88] подтверждают, что премия за квалификацию расширилась на ранней стадии современного роста в России. В Санкт-Петербурге квалифицированные рабочие в среднем получали заработную плату примерно на 95% выше, чем неквалифицированные. Эта величина примерно соответствует разрыву, наблюдаемому в развивающихся странах в XIX в., и намного превышает разрыв в США в 1890-х гг. [37, р. 75, 76, 88].

На рисунке 4 можно проследить небольшой рост премии за квалификацию на ранней стадии современного роста в России (конец XIX в.). После сильного снижения с середины 1910-х – 1920-х гг., возникшего в результате войн и эгалитаристской идеологии Российской революции, другая (восходящая) часть относится к периоду советской форсированной индустриализации 1930-х – середины 1950-х гг¹².

В советский период догоняющего развития промышленности (межвоенный период 1930-х гг.) быстро росла потребность в высококвалифицированной рабочей силе и ее редких

¹² Для России/СССР в качестве заработной платы низкоквалифицированных рабочих мы принимаем заработную плату отдельно сельскохозяйственных и промышленных рабочих, поскольку для этих групп мы располагаем наиболее достоверными длинными рядами данных. В начале перехода России к современному росту заработная плата в сельском хозяйстве, которую можно интерпретировать как базовый уровень оплаты неквалифицированного труда, основательно документировалась на национальном и региональном уровнях с начала 1870-х гг.

навыках. Поэтому реальная структура и динамика заработной платы скорее не соответствовала декларируемым государством идеологическим ценностям, и оно было вынуждено приспосабливать свою марксистскую идеологию (гибко используя лексику и цитаты из классиков) к социальным и экономическим вызовам. Государственная политика фактически заключалась в увеличении разрыва между городом и деревней и увеличении надбавок за квалификацию в промышленности.

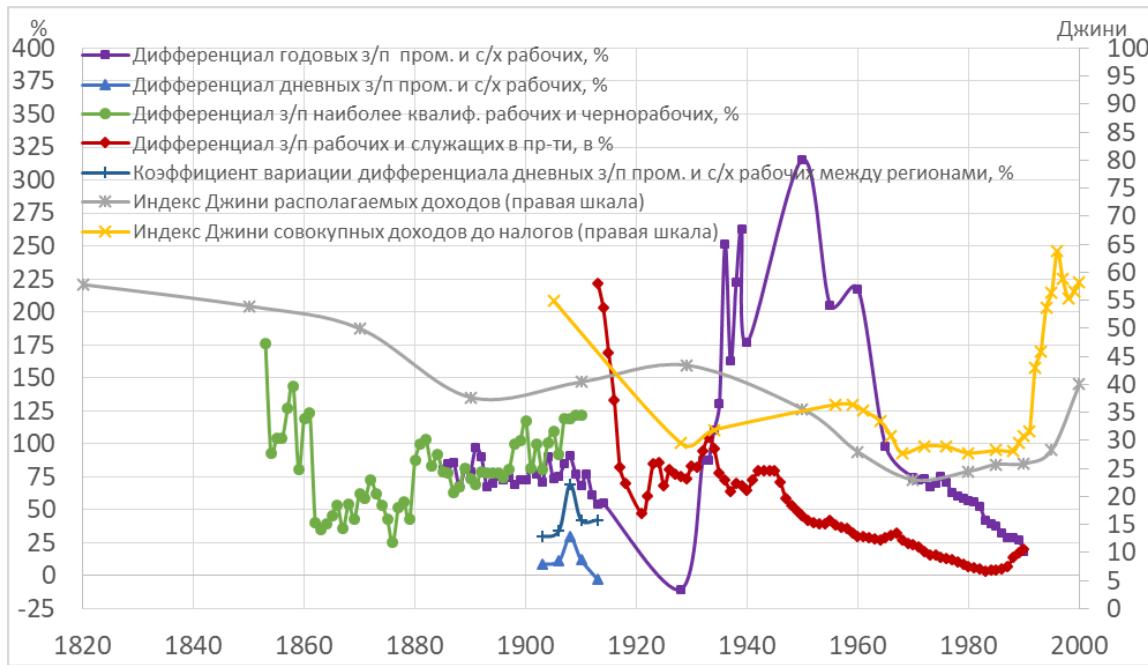


Рисунок 4 – Альтернативные оценки дифференциации заработной платы в России, XIX-XX вв.

Источник: составлено автором по: индекс Джинни располагаемых доходов: [39]; индекс Джинни совокупных доходов до налогообложения: [40]; дифференциал годовых заработных плат промышленных и сельскохозяйственных рабочих (включая колхозников): 1885-1913: расчет автора по: 1885-1913: [26] на основе [41]; 1940-1991: [27] на основе официальной статистики ЦСУ / ЦУНХУ / Госкомстата СССР; дифференциал дневных заработных плат промышленных и сельскохозяйственных рабочих и его коэффициент вариации: расчет автора на основе [42] и [43]; дифференциал заработных плат квалифицированных рабочих (слесарей) и чернорабочих: расчет автора на основе [35]; дифференциал заработных плат рабочих и служащих в промышленности: [44].

Первые признаки перелома тенденции к увеличению дифференциации в оплате труда появились в 1946 г., а реформы структуры заработной платы середины 1950-х гг. установили противоположную тенденцию к выравниванию доходов, которая действовала до середины 1980-х гг. В период эволюционного развития директивной плановой экономики относительная заработная плата в интеллектуальном секторе снижалась, а относительная заработная плата в другом секторе росла. Факторами, лежащими в основе такой характеристики, по-видимому, являются как приоритеты, установленные официальной идеологией, так и структура спроса/предложения на квази-рынке труда [34].

В ходе индустриализации рабочая сила зачастую перемещалась из периферийных/сельскохозяйственных регионов в центральные (как это произошло в Англии), соответственно, производство увеличивалось в регионах странового ядра. Это усиливало неравенство в стране в целом. Когда доля городского производства (промышленности и услуг) становится больше 50%, неравенство снова уменьшается, в том числе вследствие межрегиональных связей и государственной политики выравнивания. Такая закономерность описана Дж. Уильямсоном [45], который высказал предположение о колоколообразной форме долгосрочного тренда динамики межрегионального неравенства.

Вопрос о динамике неравенства между регионами и профессиями в России конца XIX – начала XX вв. также обсуждался в историографии. И.Д. Ковальченко и Л.В. Милов [10, с. 325-351]

документировали завершающий этап формирования единого рынка труда сельскохозяйственных рабочих европейской части России к концу XIX - началу XX вв. Это выразилось в скоррелированной динамике и снижении межрегиональной дифференциации поденных ставок. Наиболее развитые рынки труда оказались в «черноземной» зоне. Однако даже к 1914 г. местные рынки сельской рабочей силы в европейской части России не достигли такого уровня интеграции, чтобы их можно было рассматривать как единый рынок. В начале XX в. ставки заработной платы в сельском хозяйстве росли ускоренными темпами [10, с. 350-351]. Это могло привести к сокращению разницы между заработной платой в сельском хозяйстве и в промышленности.

Ю.И. Кирьянов [46, с. 106, 110] отмечал наличие конвергенции заработной платы промышленных рабочих между отраслями и регионами. Это свидетельствует о формировании единого рынка труда (в данном случае среди 20 губерний европейской части Российской империи).

Исследование [47] на основе агрегированных общероссийских данных за период 1884-1910 гг. обнаружило свидетельства конвергенции сельских и городских рынков труда. По другим данным, разрыв увеличился с 0,55 до 0,65 ([26], на основе [38, с. 92] и [41, с. 253, 267-268, 293]), с повышением на 0,16 процентных пунктов ежегодно по тренду линейной регрессии.

Однако, картина существенно отличалась в зависимости от региона. В столичной Санкт-Петербургской губернии соотношение было стабильным, если измерять его как соотношение между заработными платами сельских и городских рабочих средней квалификации (штукатуров), которые были примерно на одном уровне. Либо это соотношение очень незначительно сузилось с добавлением квалифицированных рабочих, поскольку надбавки за квалификацию в то время выросли. При этом поденные ставки различались в среднем лишь на 10%. В целом, разрыв в заработной плате в сельской и городской местности в среднем составлял примерно 35-40%, оставаясь относительно стабильным с течением времени [37, р. 76, 80, 95].

Сравнивая вышеупомянутые эмпирические свидетельства с моделями С. Кузнецова и Дж. Уильямсона, можно сделать вывод, что динамика дифференциации оплаты труда в России/СССР во второй половине XIX в. – XX в. скорее следовала международным тенденциям на индустриальном этапе экономической модернизации.

Заключение

Урбанизация, то есть перемещение населения из сельской местности в городскую, является первым непосредственным источником современного режима экономического роста, поскольку города являются центрами производства, торговли и инноваций.

В период Российской империи урбанизация в России носила неровный характер. Сильный рост отмечен в XX в. в советский период. При этом российская статистика во второй половине XVIII в. – первой половине XIX в. скорее завышала уровень урбанизации (значительная часть городского населения занималась сельским хозяйством), а в конце XIX – начале XX в. скорее ее недооценивала (значительная часть сельского населения была полностью или частично занята в промышленном производстве, мощности которого активно строились в сельской местности).

Множество факторов способствовали урбанизации и, следовательно, увеличению подушевого объема производства, в том числе:

а) Экономический рост (обратные связи). По мере роста экономики люди склонны переезжать в города в поисках лучшей работы и возможностей.

б) Развитие торговли и рыночного обмена.

с) Государственная политика: правительства разных уровней могут способствовать урбанизации, инвестируя в инфраструктуру, такую как железные дороги, а также предоставляя стимулы для размещения предприятий в городах.

д) Изменения в трудовых отношениях, оплате труда и дифференциации доходов в целом.

Более интенсивная урбанизация может привести к увеличению производственной активности в разных отраслях промышленности и сферы услуг, поскольку города обеспечивают большой

резерв рабочей силы и агломерационные экономические эффекты. Однако взаимосвязь между урбанизацией и производством является сложной, поскольку она может зависеть от других факторов, помимо роста, таких как уровень технологий и государственная промышленная политика.

Развитие торговли, во взаимодействии с государственной внешней политикой, может сыграть свою роль в подъеме индустриализации, например, обеспечивая доступ к новым рынкам и ресурсам, а также поставляя знания и ресурсы.

Важным фактором урбанизации выступает государственная политика, в частности в области налогообложения и фискальной нагрузки. Это связано с тем, что экономика крупных городов чаще более производительна и генерирует больше налоговых поступлений, чем в более мелких городах. В этом проявляется эффект масштаба. Кроме того, правительства разных уровней могут с большей вероятностью извлекать доходы из городов для финансирования общественных благ и услуг, которые могут способствовать экономическому развитию. Так, для догоняющего развития России важное значение имело государственное стимулирование и прямое участие в строительство железных дорог. Оно активизировалось в 1860-е – 1870-е гг., предшествуя индустриальному подъему 1880-х гг. и последующих лет.

Как правило, на ранних стадиях современного экономического роста происходит усиление дифференциации заработных плат (за счет расширения надбавок за квалификацию и увеличения доли занятых в городской экономике с более высокой оплатой, чем в сельской); обратная тенденция связана с поздней стадией современного экономического роста («кривая Кузнецца»). Аналогичная динамика наблюдается в отношении пространственного неравенства («кривая Уильямсона»): рыночные импульсы к современному экономическому росту, прежде всего развитие промышленного сектора, сначала затрагивали основные регионы страны, а затем распространялись на периферийные, во многом под воздействием государственной политики выравнивания. Эта закономерность все же нуждается в дополнительном подкреплении количественными свидетельствами, особенно за дореволюционный период российской экономической истории.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Диденко Д.В. Опыт государственного стратегического планирования в СССР в теоретических и эмпирических исследованиях // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2019. – Т. 12. – № 5. – С. 211–228.
2. Побережников И.В. Проблемы российских модернизаций имперского периода в новейшей историографии // Уральский исторический вестник. – 2020. – № 1 (66). – С. 140–148.
3. Kuznets S. Modern Economic Growth: Rate, Structure, and Spread. – New Haven; London: Yale University Press, 1966.
4. Galor O. Unified Growth Theory. – Princeton (N.J.): Princeton University Press, 2011.
5. Нефедов С.А. История России. Факторный анализ. В 2 т. – М.: Территория будущего, 2010, 2011.
6. Миронов Б.Н. Российская империя: от традиции к модерну: в 3 т. 2-е изд., испр. Т. 1. – СПб.: Дмитрий Буланин, 2018.
7. Водарский Я.Е. Население России в конце XVII – начале XVIII века. – М.: Наука, 1977.
8. Broadberry S., Korchmina E. Catching-up and falling behind: Russian economic growth, 1690s-1880s // Journal of Economic History. – 2024. – Vol. 84. – № 4. – P. 997-1028. – URL: <https://doi.org/10.1017/s0022050724000287>.
9. Kuboniwa M., Shida Y., Tabata S. Gross Domestic Products // Kuboniwa M. et al. (Eds.). Russian Economic Development over Three Centuries: New Data and Inferences. Singapore: Palgrave Macmillan. – 2019. – P. 335–419 (Appendix Tables and Notes: – URL: https://www.ier.hit-u.ac.jp/rrc/English/mt_images/publications/Appendix_tables_Chapter_11_and_Appendix_Note_11.4._20191120.xlsx).
10. Ковалченко И.Д., Милов Л.В. Всероссийский аграрный рынок (XVIII – начало XX в.): Опыт количественного анализа. – М.: Наука, 1974.
11. Миронов Б.Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII – первой половине XIX века. – Л.: Наука, 1981.
12. Kahan A. The Plow, the Hammer and the Knout: An Economic History of Eighteenth-Century Russia. – Chicago: University of Chicago Press, 1985.
13. Гуансян Чж. Транспорт и экономическое развитие России в XIX — начале XX века / пер. с кит., науч. ред. А.М. Курышов. // Историко-экономические исследования. – 2016. – Т. 17. – № 4. – С. 645–696.
14. Мизис Ю.А. Формирование рынка Центрального Черноземья во второй половине XVII – первой половине XVIII вв. – Тамбов: Юлис, 2006.
15. Бойко В.П. Томское купечество в конце XVI–XIX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. – Томск: Водолей, 1996.
16. Томпсон С.Р. Российская внешняя торговля XIX – начала XX вв. организация и финансирование / Пер. с англ. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008.
17. Kotilaine J.T. Russia's foreign trade and economic expansion in the seventeenth century: Windows on the World. Leiden – Boston: Brill, 2005.
18. Валетов Т.Я. Проект «Статистика внешней торговли Российской империи»: характеристика источника и цифрового ресурса // Историческая информатика. – 2017. – № 1. – С. 5–14. – URL: <https://doi.org/10.7256/2306-0891.2017.1.22195> (Данные: www.hist.msu.ru/Dynamics/Foreign_trade.htm
19. Троицкий С.М. Финансовая политика русского абсолютизма в XVIII веке. – М.: Наука, 1966.
20. Mitchell B. International Historical Statistics. Europe. 5th ed. – Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2003.
21. Козлова Н.В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке (20-е – начало 60-х годов). – М.: Археографический центр, 1999.
22. Микитюк В.П. Отношение уральских предпринимателей к образованию во второй половине XIX – начале XX в.: конфликт «отцов» и «детей» // Уральский исторический вестник. – 2017. – № 1. – С.

50–58.

23. Мошенский С.З. Рынок ценных бумаг Российской империи. – М.: Экономика, 2014.
24. Шумилин О.В., Шумилина В.О. Доходы и расходы государственного бюджета Русского Царства и Российской империи за 1680-1917 гг. // Аудит и финансовый анализ. – 2018. – №. 5. – С. 203–209.
25. Tabata S., Tabata T. State Budget // Kuboniwa M. et al. (Eds.). Russian Economic Development over Three Centuries: New Data and Inferences. Singapore: Palgrave Macmillan. – 2019. – P. 251–289 (Appendix Tables: – URL: https://www.ier.hit-u.ac.jp/rrc/English/mt_images/publications/Ch8_Appendix_tables.xlsx).
26. Cheremukhin A., Golosov M., Guriev S., Tsyvinski A. The Industrialization and Economic Development of Russia through the Lens of a Neoclassical Growth Model // The Review of Economic Studies. – 2017. – Vol. 84. – №. 2. – P. 613–649. + Online Appendix. – URL: <https://doi.org/10.1093/restud/rdw026>.
27. Didenko D., Földvári P., Van Leeuwen B. The spread of human capital in the former Soviet Union area in a comparative perspective: Exploring a new dataset // Journal of Eurasian Studies. – 2013. – Vol. 4. – № 2. – P. 123–135, Supplementary data. – URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1879366513000122>.
28. Comin D.A., Hobijn B. The CHAT Dataset. NBER Working Paper. – №. 15319. – September. 2009. – URL: <https://www.nber.org/papers/w15319>, <https://data.nber.org/data-appendix/w15319/>.
29. Maddison Project Database, version 2020. Bolt, J., and J. L. van Zanden. “Maddison style estimates of the evolution of the world economy. A new 2020 update.” – URL: <https://www.rug.nl/ggdc/historicaldevelopment/maddison/releases/maddison-project-database-2020?lang=en>.
30. Кончаков Р.Б., Карпенко М.А. Влияние железнодорожного транспорта на развитие городов европейской России во второй половине XIX – начале XX вв. // Информационный бюллетень Ассоциации «История и компьютер». – 2018. – № 47. – С. 33–34. – URL: http://case.asu.ru/files/form_312-32961.pdf.
31. Leonard C.S., Nazarov Z., Borodkin L.I., Karpenko M.A., Konchakov R.B. Land Prices and Railroad Building in European Russia, 1860s to the early 1900s // Russian Journal of Economics. – 2021. – Vol. 7(2). – P. 93–104.
32. Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / Пер. с нем. – М.: Новое литературное обозрение, 2016 [2014].
33. Kuznets S. Economic growth and income inequality // American Economic Review. – 1955. – Vol. 45. – №. 1. – P. 1–28.
34. Диденко Д.В. «Кривая Кузнецца» как проявление системных трансформаций: дифференциация доходов в индустриальной и постиндустриальной экономике // Экономическая история: Ежегодник. 2009. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН). – 2009. – С. 300–344.
35. Бородкин Л.И. Неравенство доходов в период индустриальной революции. Универсальна ли гипотеза о кривой Кузнецца? // Россия и мир. Памяти профессора Валерия Ивановича Бовыкина: Сб. статей. – М.: РОССПЭН. – 2001. – С. 331–355.
36. Бородкин Л.И., Валетов Т.Я. Микроанализ данных о квалификации и динамике заработной платы рабочих-текстильщиков Товарищества мануфактур Н.Н.Коншина (конец XIX – начало XX вв.) // Экономическая история. Ежегодник. 2000. – М.: РОССПЭН. – 2001. – С. 351–388.
37. Borodkin L.I., Granville B., Leonard C.S. The rural/urban wage gap in the industrialisation of Russia, 1884–1910 // European Review of Economic History. – 2008. – Vol. 12. – №. 1. – P. 67–95.
38. Струмилин С.Г. Очерки экономической истории России и СССР. – М.: Наука, 1966.
39. Van Zanden J.L., Baten J., Földvari P., Van Leeuwen B. The Changing Shape of Global Inequality 1820–2000; Exploring a New Dataset // Review of Income and Wealth. – 2013. – Vol. 60. – №. 2. – P. 279–297. – URL: <https://doi.org/10.1111/roiw.12014>.
40. Novokmet F., Piketty T., Zucman G. From Soviets to oligarchs: inequality and property in Russia 1905–2016 // Journal of Economic Inequality. – 2018. – Vol. 16. – №. 2. – P. 189–223. – URL: <https://doi>.

- org/10.1007/s10888-018-9383-0.
41. Струмилин С.Г. Проблемы экономики труда. – М.: Наука, 1982.
 42. Волков В.В. «Дешево и сердито». Рынок труда в Европейской России в конце XIX – начале XX в. В 2 ч. – СПб.: Политехника-принт, 2016.
 43. Сборник статистико-экономических сведений по сельскому хозяйству России и иностранных государств / Министерство земледелия. Отдел сельской экономии и сельскохозяйственной статистики. – СПб. – Пг., 1907, 1916.
 44. Диденко Д.В. Вековые тенденции неравенства доходов в России: сравнительный анализ статистической динамики // Уральский исторический вестник. – 2022. – № 1(74). – С. 6–15. – URL: [https://doi.org/10.30759/1728-9718-2022-1\(74\)-6-15](https://doi.org/10.30759/1728-9718-2022-1(74)-6-15).
 45. Williamson J.G. Regional inequality and the process of national development: A description of the patterns // Economic Development and Cultural Change. – 1965. – Vol. 13. – №. 4. – Part II. – P. 1–84.
 46. Кирьянов Ю.И. Жизненный уровень рабочих России (конец XIX – начало XX в.). – М.: Наука, 1979.
 47. Borodkin L.I., Leonard C.S. The rural urban wage gap in the industrialisation of Russia, 1885–1913. // Oxford University, Department of Economics Working Paper – №. 14. – 2000. – URL: <https://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:37cd0307-2972-4087-ad87-d88ca4ec9d6c>.

Statistical evidence on Russian urbanization in the perspective of “modern” economic growth

Didenko Dmitry Valeryevich

Doctor of Sciences in Economics, Candidate of Sciences in History, Leading Research Fellow,
Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration(RANEPA), Moscow, Russian Federation
E-mail: didenko-dv@ranepa.ru

KEYWORDS

economic development, technology, institutions, railway transport, fiscal state, Kuznets curve

ABSTRACT

From an economic perspective, urbanization is considered as a transition of labor from agriculture to urban manufacturing sectors. The objective of the article is to describe the key processes of urbanization in Russia in the perspective of the theoretical paradigm of the “modern” economic growth regime coined by S. Kuznets and updated by O. Galor. The author bases on the results of studies of urbanization processes based on the evidence on Russia in the 19th-20th centuries, using reconstructed historical data and quantitative research methods. The author resorts to cross-country comparisons, by borrowing quantitative evidence from the data sets. In this perspective the author studies urbanization as an ultimate source of economic growth, since cities are considered as centers of production, trade and innovation, and provide agglomeration economic effects. Governments at various levels can promote urbanization by investing in infrastructure, as well as providing incentives for businesses to locate in cities. Thus, for Russia’s catching-up development, government incentives and direct participation in the construction of railways were important. At the early stage of “modern” growth an increase in wage differentiation was observed, due to widening of skill premium and increase in the share of those employed in the urban economy. Within-country spatial differentiation also tended to increase. However, during the most part of the 20th century both inequalities moderated. Thus, the author provides a state-of-the-art description and theoretical explanation of the processes of technological and institutional modernization of the economy towards its industrial development and the consequent change in its structure.