

УДК 330.84/.86(571)  
ББК 65.02(253)53-2  
DOI [10.17150/2308-2588.2016.17\(3\).509-525](https://doi.org/10.17150/2308-2588.2016.17(3).509-525)

Г. Д. Гловели

*Национальный исследовательский университет  
«Высшая школа экономики»,  
Институт экономики РАН,  
г. Москва, Российская Федерация*

## **ТРАНСИБ И ПРОДОЛЖЕНИЕ ДИСКУССИИ О СУДЬБАХ РОССИЙСКОГО КАПИТАЛИЗМА**

*Аннотация.* Статья рассматривает полемику о судьбах капитализма в Сибири в газете «Восточное обозрение» между И. И. Поповым и Л. Б. Красиным как продолжение полемики о судьбах капитализма в России между петербургскими легальными народниками и русскими «неомарксистами» 1890-х гг. Показано значение железнодорожного опыта в жарких дебатах об «особом» или «европейском» пути развития России, и подчеркнуто, что полемика перешла в плоскость дискуссии о прохождении страной конкретных стадий капиталистического развития. Отмечено, что в разноречивых оценках перспектив российского капитализма в связи с сооружением Транссибирской магистрали ни одна из сторон не смогла предугадать подъема сибирского кооперативного маслоделия.

*Ключевые слова.* Железнодорожное строительство в России, Транссибирская магистраль, «Восточное обозрение», народничество, русский «неомарксизм» 1890-х гг., русская кустарная промышленность, сибирское кооперативное маслоделие.

G. D. Gloveli

*National Research University «Higher School of Economics»,  
Institute of Economics of RAS,  
Moscow, Russian Federation*

## **THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY AND FURTHER DISCUSSION ABOUT THE FATE OF RUSSIAN CAPITALISM**

*Abstract.* The article deals with the debate about the fate of capitalism in Siberia in the «Eastern Review» news-

paper between I. I. Popov and L. B. Krasin as a continuation of debate about the fate of capitalism in Russia between St.-Petersburgian legal Narodniks and Russian «neo-Marxists» of the 1890s. The importance of the railway experience in heated debates about the «special» or «European» path of Russia's development, and stressed that the debate has moved to the discussion of the national passage of well-defined stages of capitalist development. It is noted that nobody was able to predict recovery of the Siberian cooperative butter manufacturing despite the conflicting opinions about the prospects of Russian capitalism in connection with the construction of the Trans-Siberian Railway.

**Keywords.** Railways building in Russia, Trans-Siberian Railway, «Eastern Review», Narodnichestvo, Russian «neo-Marxism» in 1890s, Russian cottage industry, Siberian cooperative butter manufacturing.

125 лет назад с двух концов — от южных уральских хребтов и от дальневосточного Приморья — началось сооружение Транссибирской, или Великой Сибирской магистрали, увенчавшей железнодорожное строительство в Российской империи. Рельсовые пути стали для россиян XIX в. едва ли не самым впечатляющим проявлением экономического прогресса; в эпоху отмены крепостного права в едином гуле требований «эмансипации, железных дорог» [12, с. 173] сливались голоса славянофилов и западников, фритредеров и протекционистов: общее отношение выразил А. И. Кошелев: «железные дороги произвели на Западе великие перемены, чудеса произошли и в Америке, но никакой ум не может предугадать весь объем их действия на Россию» [16, с. 91].

За пореформенные десятилетия «объем действия» железных дорог весьма заметно сказался на экономическом развитии страны. Но как сказался? Поддержанное министром финансов «эпохи великих реформ» фритредером М. Х. Рейтерном железнодорожное грюндерство было ориентировано главным образом на облегчение подвоза русского хлеба к балтийским и

черноморским портам, чтобы за счет увеличения зернового экспорта накапливать металлический фонд для стабилизации государственного бюджета и денежного обращения [15, с. 286]. Благодаря железным дорогам доля зерна в экспорте России за 1860–70-е гг. возросла с 32,5 до 56 %; вывоз основных российских зерновых (пшеница, рожь, овес, ячмень) в Европу возрос к началу 1880-х в 3,5 раза (в среднем за год 287 млн пудов) сравнительно с началом 1860-х (около 80 млн). Стимулирующее же воздействие рельсового строительства на собственную крупную фабричную промышленность только начиналось, а отставание от передовых промышленных наций росло [9, с. 417, 425]. Между тем в Европу благодаря размаху железнодорожного строительства в Америке и прогрессу океанического пароходства хлынула дешевая пшеница из заатлантических стран [6, с. 526]. Россия в качестве экспортера зерновых была поставлена на европейских рынках в конкуренцию со странами, обладавшими территориями с гораздо лучшими условиями для производства и транспортировки [23, с. 30]. Но тенденция форсирования хлебного экспорта продолжилась и в 1880-е гг., когда пост министра финансов заняли протекционисты Н. Х. Бунге (будущий вице-председатель Комитета Сибирской железной дороги) и И. А. Вышнеградский (с его гнуснопрославленным «недоедим, но вывезем»).

И уже иная тональность звучит в размышлениях одного из творцов Транссиба, блестящего инженера-путейца Н. Г. Михайловского, вступившего на литературную стезю под псевдонимом «Н. Гарин»: «В будущем предстоят еще большие затраты на неизбежное развитие железнодорожной сети. Эта будущая сеть или тем же бременем ляжет и приведет нас к безвыходному положению, или, по примеру всего остального (цивилизованного, конечно) мира явится могучим подспорьем в деле культуры и прогресса нашей родины» [7, с. 556].

Год начала строительства в Азиатской России Транссибирской магистрали для Европейской России выдался неурожайным, следующий год — тоже, что привело к массовому голоду. В опубликованных в 1893 г. и привлечших внимание русской общественности «Очерках нашего пореформенного хозяйства» Николая — она был изложен взгляд на голод как на катастрофический результат «всей пореформенной государственно-хозяйственной деятельности», направленной на поддержку железных дорог и тесно связанного с ними капиталистического кредита. «Железные дороги, — писал автор, — дают сильный импульс развитию внешней торговли, но торговля стран, которые вывозят главным образом сырые продукты, увеличивает нищету масс не только тем, что новые долги, сделанные правительством за счет железных дорог, увеличивают тяжесть налогов... но с их постройкой каждый продукт местного производства может быть обращен в космополитическое золото; многие продукты, прежде дешевые вследствие отсутствия сбыта — вино, фрукты и пр. (у нас высшие сорта хлеба) — дорожают, исчезая вследствие этого из народного потребления; между тем как само производство (т.е. специальных продуктов) изменяется сообразно их большей или меньшей пригодности для вывоза» [11, с. 492].

За псевдонимом «Николай — он» скрывался петербургский бухгалтер Николай Францевич Даниельсон, переводчик «Капитала» К. Маркса на русский язык. Перевод 1-го тома «Капитала» был выполнен им вместе с легендарным революционером Германом Лопатиным и издан, когда искрометный Лопатин был уже в Иркутске, в надежде устроить побег из сибирской ссылки Н. Г. Чернышевского. Экземпляр перевода был выписан Лопатиным из Петербурга для еще одного ссыльного, великого историка-разночинца Афанасия Щапова, писавшего тогда, как сообщал Марксу Даниельсон, «историю цивилизации в России» [13, с. 291].

Щапова заинтересовала более всего знаменитая 24 глава о «первоначальном накоплении», и ее своеобразным развитием на сибирском материале стала одна из последних статей А. П. Щапова «Что такое рабочий народ Сибири» (1875) [8, с. 170].

От А. П. Щапова о «Капитале» узнал зачинатель сибирского областничества Н.М. Ядринцев, уже прославившийся книгой «Сибирская община в тюрьме и ссылке» (1872). Его особенно привлекла заключительная 25 глава 1-го тома «Капитала» — «Современная теория колонизации». В своей главной книге «Сибирь как колония» (1882) Ядринцев писал, что в Сибири, как во всех колониях, резче проявляется неравномерное распределение богатства и дух индивидуального приобретательства. Автор с отвращением обрисовал тип сибирского кулака-монополиста — «чумазого», нажившего миллион, грубого, невежественного, чванного своими связями с местными взяточниками, питающего убеждение, что нет ничего в мире, что бы он не мог купить и подкупить» [33, с. 72-73].

Николай Михайлович Ядринцев основал в Иркутске при поддержке мецената И. М. Сибирякова газету «Восточное обозрение» и незадолго до своей безвременной кончины передал ее редактирование служившему тогда в Восточно-Сибирском отделении Императорского Русского географического общества (ВСОИРГО) Ивану Ивановичу Попову (1862-1942). В петербургской юности И. И. Попов с нетерпением ждал в конце каждого месяца очередного номера «Отечественных записок» М. Е. Салтыкова-Щедрина — Н. К. Михайловского и «прореферировал» 1-й том «Капитала» [21, с. 182]. Осев в начале 1890-х гг. в Иркутске, Попов в статье «Общественное движение в Сибири» в Энциклопедическом словаре «Гранат» отмечал значение ссыльных революционеров для газеты, и при проведении Великой Сибирской железной дороги, когда политссыльные оказали «неоценимые услуги делу» —

«были и начальниками участков, и десятниками, сидели в канцеляриях и в контроле» [22, стб. 530].

Одним из таких политссыльных был техник на забайкальском участке Транссибирской магистрали Леонид Борисович Красин (1870–1926), будущий видный деятель российской электропромышленности и партии большевиков. Для него, уроженца Западной Сибири (Кургана) и участника петербургского кружка радикальных студентов, составивших первую в столице группу социал-демократов (под руководством М. И. Бруснева), ссылка в Восточную Сибирь стала продолжением перипетий революционной молодости. Но Красин отличался от других политссыльных, которые, по словам Попова, в Сибири не выдвигали своих партийных различий, а «работали дружно для насаждения культурности и общественности». Называя себя первым в Иркутске социал-демократом среди сотни ссыльных народников, Красин затеял с ними доходившие «до величайшей страстности» споры «по самому жгучему вопросу тогдашней русской современности – быть или не быть капитализму в России» [17, с. 33]. Эти споры выплеснулись и на страницы «Восточного обозрения».

Примечательно, что спорили два родственника – Попов был женат на одной из дочерей кяхтинского купца А. М. Лушникова, а за одного из сыновей Алексея Михайловича вышла замуж младшая сестра Красина.

Название полемических статей Красина прямо перекликается с заглавием хрестоматийной книги В. В. (Василия Павловича Воронцова) «Судьбы капитализма в России» (1882), снискавшей репутацию «бесспорно, выдающегося произведения» [30, с. 853] и укоренившей в русском словесном обиходе понятие «капитализм». Бывший земский врач В. П. Воронцов был приглашен заведовать экономическим отделом «Отечественных записок» Н. К. Михайловским, приветствовавшим в свое время русский перевод 1-го тома

«Капитала» и инспирировавшим обращение редакции «Отечественных записок» к Марксу по поводу универсальности его концепции. В ответном письме (неотправленном, но после смерти Маркса предоставленном Энгельсом русским корреспондентам и опубликованном в петербургском «Юридическом вестнике» в 1888 г.), автор «Капитала» утверждал, что он не рассматривает свой очерк возникновения капитализма в Западной Европе как «историко-философскую теорию о всеобщем пути, по которому роковым образом обречены идти все народы» [13, с. 78–79]. Перифразом этого замечания является возражение И. И. Попова против социологического «шаблона, которому должно следовать историческое развитие каждого народа».

Также и редакция «Отечественных записок», и переводчик «Капитала» Даниельсон отстаивали своеобразие России относительно установленных Марксом законов эволюции «экономической формации» [19, с. 7] и «современного общества» [20, с. 10]. Более того — трудовая теория стоимости, а затем и теория воспроизводства Маркса были использованы В. В. и Николаем — оном для обоснования применительно к России «капиталистического пессимизма». Уже в самой природе страны (северный климат «в союзе с огромными пространствами нашего отечества» [6, с. 90] — отсюда повышенные затраты на воспроизводство рабочей силы и издержки обращения) Воронцов и Даниельсон находили препятствия для создания конкурентоспособной капиталистической промышленности (перерасходы на теплую одежду, обогрев жилья и известное русское бездорожье, лишаящее возможности постоянного скорого и дешевого перемещения массовой продукции из одного конца страны в другой), усугубляемые захватом международных рынков западным капитализмом и узостью внутреннего рынка вследствие низкой покупательной способности основной массы населения.

Но зато сохранение общинного надела за русским крестьянином и переплетение сельских кустарных промыслов с общинным земледелием, казалось, отвечали чаяниям «особого» русского пути — «иной формы промышленного прогресса» — «народного производства», без капиталистического отделения производителей от средств производства и сосредоточения безземельного пролетариата на городских фабриках. Доктрина «народного производства» Воронцова и Даниельсона смыкалась с областнической концепцией Ядринцева, считавшего, что освобожденная от фискализма сибирская община могла бы огородить себя от монополистов-перекупщиков (кулаков-«мироедов») и выполнить миссию внедрения рационального земледелия и образования краевого «народного капитала» (хотя четко указавшего на «олигархический характер» сибирской общины).

Даниельсон после голодного начала 1890-х гг. писал Энгельсу, что несовершенство всей капиталистической формы производства в России так очевидно, а ее влияние так разрушительно, что прямо-таки вынуждает русское общество искать иной выход, «а выход этот может быть найден только в развитии тех институтов, которые мы унаследовали от нашей прежней истории» [13, с. 629]. Эти институты — община и кустарные промыслы, а «иным выходом» для России идеологи «народного производства» считали поддержку мелких сельских производителей интеллигенцией и правительством при прекращении искусственного (протекционного) насаждения российской крупной промышленности в городской фабрично-капиталистической форме.

Именно эта позиция, почтительная к автору «Капитала», но отрицавшая в экономической эволюции России неизбежность тенденции стать капиталистической нацией по образцу наций Западной Европы, подверглась хлесткой критике в середине 1890-х гг. со



стороны, как тогда говорили, «неомарксизма». «Ранний марксизм и Маркса как-то укладывал в “особые пути”» [14, с. 206]. Новый русский марксизм шумно заявил о себе, с одной стороны, как объективистский «экономический материализм», отрицающий «субъективистскую народническую» социологию с ее учением об особой миссии русской «критически мыслящей интеллигенции», с другой стороны, как доктрина капиталистического роста национальных производительных сил, исходящая из «основного тождества русского экономического развития с западноевропейским» [26, стб. 767].

Застрельщиком полемики стал П. Б. Струве с его скандальной фразой «признаем нашу некультурность и пойдем на выучку к капитализму» и отождествлением доктрины «народного производства» со «славянофильскими суевериями», а интеллигенции — с «социологически ничтожной величиной». Хотя в интеллектуальных кругах Петербурга Струве прослыл «пионером марксизма» [1], его нарочито вызывающие «Критические заметки к вопросу об экономическом развитии России» (1894) были скорее, как иронически заметил редактор журнала «Русская мысль» В. А. Гольцев, продуктом «непереваренной эрудиции», с большой дозой, добавим, влияния германской исторической школы в политэкономии, особенно учений Ф. Листа о национальной железнодорожной сети как основе национальной системы производительных сил земледельческо-промышленного государства и Б. Гильдебранда о смене натурального хозяйства меновым (денежным и кредитным). В написанной тогда же статье «Земледельческое государство» Струве акцентировал роль сухопутного парового транспорта как материальной основы процесса сравнительно быстрого перехода земледельческого государства в земледельческо-промышленное и цитировал основополагающий труд по экономике транспорта профессора политэкономии

Московского университета А. И. Чупрова — «рельсовые пути неизбежно влекут за собою... замещение прежнего натурального хозяйства меновым, основанным на разделении труда» [24, с. 424]. В. В. и Николай — он с сожалением писали о расслоении общины и увеличении числа «упалых» хозяев под воздействием на русское крестьянство железнодорожной внешней торговли, вынуждавшей с каждым годом отчуждать возрастающее количество продуктов земледельческого труда. Струве же расценивал общинные чаяния как идеализацию натурального хозяйства и ерничал, что в России «вполне обнаружилось превосходство железных дорог, как фактора экономической эволюции, над критически мыслящей интеллигенцией и даже — увы! — над общиной»; «идиллия земледельческого государства и “народного производства” разрушается под свист локомотива» [25, с. 114, 180].

Ближайший соратник Струве в деле распространения марксизма как учения, дающего в России «научное объяснение и условно-историческое оправдание капитализма» (что в других странах выпадало «на долю либеральной политической экономии» [27, с. 355–356]) приват-доцент М. И. Туган-Барановский (с конца 1890-х гг. — доктор политэкономии) вступил в спор с Михайловским как обоснователь «экономического материализма», а с Воронцовым и Даниельсоном — как защитник универсальности схемы капиталистической экономической эволюции. Мишенью для Туган-Барановского в его статьях, а затем в докторской диссертации «Русская фабрика» стала концепция «самобытности» русских кустарных промыслов, выдвигаемых в качестве основы «народного производства» и общинно-сельской альтернативы городской капиталистической фабрике западного типа. Туган-Барановский доказывал, что, во-первых, русские кустарные промыслы вовсе не столь самобытны, а являются продуктом раздробления в мелкую

промышленность искусственно насажденных имперским государством крупных фабрик [29, с. 274–275], а во-вторых, конкуренция кустарей с фабрикантами могла быть успешной лишь при крепостном праве и пока фабрики не были оснащены паровыми машинами; крупное фабричное машинное производство же и в России вытесняет мелкую кустарную промышленность [29, с. 436]. Таким образом, спор об универсальности западного пути экономического развития был переведен в плоскость доказательства «основного тождества» стадий промышленной эволюции, которые и в России нельзя миновать: от мануфактуры к фабрике. Кустарные промыслы «неомарксисты» отождествили с разновидностью низшей — мануфактурной — стадии капитализма и предрекали им скорое исчезновение.

Л. Красин, перед высылкой в Сибирь перевел книгу экономиста германской исторической школы Г. Шульце-Геверница «Крупное производство», изданную в 1897 г. Петербурге с предисловием П. Струве как раз в то время, когда Красин привнес на страницы «Восточного Обозрения» полемический задор молодого русского «неомарксизма», убежденного в быстром торжестве капитализма на территории Российской империи. Тогда же в Москве вышел первый нелегальный русский учебник марксистской политэкономии — «Краткий курс экономической науки» А. Богданова (псевдоним организатора рабочих кружков на заводах Тулы, ссыльного студента-естественника Александра Малиновского) [2], а высланный в Восточную Сибирь В. Ульянов начал работу над крупным трудом «Развитие капитализма в России» (издан в 1899 г.), в котором сформулировал «закон параллельного разложения мелких производителей в промышленности и в земледелии» [18, с. 546]. Через несколько лет революционная деятельность свела Ульянова, Богданова и Красина в первое руководящее трио партии большевиков.

Из тех «неомарксистов», кого их оппоненты называли идеологами «русского буржуазизма» (В. В.) [5] и апологетами «власти денег» (Николай –он) [10], непримиримое антинародничество сохранил Струве, хотя и быстро оставил «экономический материализм». В самом начале XX в. в предисловии к очередной книге проф. Шульце-Геверница, на этот раз специально посвященной крупной капиталистической, преимущественно текстильной, промышленности в России, Струве критиковал германского автора за то, что тот «недостаточно оценил тот факт, что в России буржуазные классы и институты, именно в силу своеобразного исторического прошлого нашей страны и особенно условий ее настоящего, способны подчас играть глубоко реакционную роль [28, с. XIV] . Но менее чем через десятилетие Струве уже примкнул к кружку московских текстильных фабрикантов Рябушинских, пытавшихся сформулировать «национальную идею буржуазии», а затем стал проповедовать великороссийский империализм по примеру великобританского – как завоевание военной силой внешних рынков для русской промышленности [31, с. 325]. Хотя начинал с того, что русский капитализм может развиваться и без внешних рынков.

Существенно отличной была эволюция еще одного «неомарксиста» 1890-х гг. – Сергея Николаевича Булгакова. Его фигура особенно интересна в связи со ссылками И. И. Попова в полемике с Л. Б. Красиным на благотворную правительственную помощь кустарям в Германии, Австрии, Швейцарии, Дании и на признание германскими социал-демократами недостаточного понимания законов экономического развития сельского хозяйства. Именно С. Н. Булгаков решил взять на себя исследование наименее проясненного в марксистской политэкономии вопроса – аграрного. И пришел к ...подтверждению того, о чем писали «народники», включая И. И. Попова – о видоизменении в сельском хозяйстве законов обобществления труда и

концентрации производства, об устойчивости мелкого земледелия. Эти выводы были изложены Булгаковым в двухтомнике «Капитализм и земледелие» (1900) [3], а в «Кратком очерке политической экономии» (1906) этот «экс-марксист», как назвал его А. Богданов, признал не только устойчивость мелкого крестьянского хозяйства, но и живучесть кустарных промыслов в России вследствие климата и вынужденной зимней праздности населения и присоединился к народническим чаяниям, что при помощи «из нашей нищей и убогой кустарной промышленности вырастет своеобразная форма народного труда» [4, с. 79–81].

Русская кустарная промышленность, вопреки, как выразился И. И. Попов, преждевременным «похоронам» ее Струве и Туган-Барановским, не спешила уходить с исторической арены и продолжала привлекать внимание не только экономистов, но и литературных сил, как, например, известный писатель Д. Н. Мамин-Сибиряк и составители детской энциклопедии «Страны и народы».

Применительно же к Великой Сибирской железной дороге одна важная деталь рельефно проступает в иркутской полемике о судьбах капитализма в Азиатской России: ни глашатай «торжества» сибирского капитализма Красин, ни скептик Попов даже не намекнули на ту отрасль товарного производства, которой Транссиб придаст наиболее мощный импульс. Спорили о степени вытеснения сибирского люда из сельского хозяйства капиталистическим наймом в золотопромышленности, или о перспективах, открываемых Сибирской железной дорогой для евразийского транзита (ко времени завершения строительства стало ясно, что эти расчеты не оправдались) или для вывоза сибирского зерна (здесь не обошлось без лоббистских и бюрократических игр, продуктом которых стал Челябинский тарифный перелом). Но не предвидели расцвета вдоль линии Транссиба артельного маслоде-

лия, за первое десятилетие XX в. достигшего большей доходности, чем сибирская золотопромышленность и обеспечивавшего почти весь экспорт масла России. Центром сибирского маслоделия стал родной город Красина Курган, а организованный там А. Н. Балакшиным Союз сибирских маслодельных артелей с отделениями в 20 городах Транссиба и экспортными конторами в Копенгагене и Лондоне — наиболее блестящим, но, увы, недолговечным примером кооперативного предпринимательства, отмеченного как хрестоматийный в аграрно-эволюционной концепции виднейшего теоретика обновленного народничества А. В. Чаянова [32, с. 436].

### Список использованной литературы

1. Базаров В. Пионеры марксизма / В. Базаров // Русская литература XX века, 1890–1910 : [в 2 кн.] / под ред. С. А. Венгера. — М. : XXI век–Согласие, 2000. — Кн. 1. — С. 463–489.
2. Богданов А. Краткий курс экономической науки / А. Богданов. — М. : А. М. Муринова, 1897. — VIII, 290 с.
3. Булгаков С. Н. Капитализм и земледелие / С. Н. Булгаков // Булгаков С. Розмисли. Творча спадщина у контексті ХХІ століття / за ред. В. Д. Базилевича. — К. : Знання, 2006. — С. 289–605.
4. Булгаков С. Н. Краткий очерк политической экономики / С. Н. Булгаков. — М. : Скл. изд. кн. маг. Д. П. Ефимова, 1906. — Вып. 1: Основные черты современного хозяйственного строя. — 152 с.
5. Воронцов В. П. Немецкий социал-демократизм и русский буржуазизм / В. В. [В. П. Воронцов] // Неделя. СПб., 1894. — 20 нояб. (№ 47). — С. 1504–1508; 27 нояб. (№ 48). — С. 1543–1547; 4 дек. (№ 49). — С. 1587–1593.
6. Воронцов В. П. Экономика и капитализм : избр. соч. / В. П. Воронцов ; [вступ. ст. и сост. А. И. Кравченко]. — М. : Астрель, 2008. — 981 с.
7. Гарин-Михайловский Н. М. Несколько мыслей о сибирской железной дороге / Н. М. Гарин-Михайловский // Русские писатели об экономике : иллюстрированная антология : [в 2 т. / авт.-сост. : Г. Д. Гловели, И. В. Пестун; под общ. ред. : Б. И. Нигматулина, Г. Э. Улумбековой]. — М. : ГЭОТАР-Медиа Литтерра, 2013. — Т. 1. — С. 549–556.

8. Гловели Г. Д. Афанасий Шапов — историк российской цивилизации / Г. Д. Гловели // Федерализм. — 2011. — № 2. — С. 167-182.

9. Гловели Г. Д. Экономическая история: учебник для бакалавров / Г. Д. Гловели. — М. : Юрайт, 2014. — 719 с.

10. Даниельсон Н. Ф. Апология власти денег как признак времени // Николай — он [Н. Ф. Даниельсон] // Русское богатство. — 1895. — № 1. — С. 155-185; № 2. — С. 1-34.

11. Даниельсон Н. Ф. Очерки нашего пореформенного хозяйства / Н. Ф. Даниельсон // Народническая экономическая литература : избр. произведения / [под общ. ред. Н. К. Караева]. — М. : Соцэкгиз, 1958. — С. 482-572.

12. Дудзинская Е. А. Строительство железных дорог в экономической программе славянофилов / Е. А. Дудзинская // Социально-экономическое развитие России : сб. ст. к 100-летию со дня рождения Н. М. Дружинина ; отв. ред. С. Л. Тихвинский. — М. : Наука, 1986. — С. 172-182.

13. Маркс К., Ф. Энгельс и революционная Россия : [сборник]. — М. : Политиздат, 1967. — VI, 810 с.

14. Клейнборт Л. И. Встречи. М. И. Туган-Барановский / Л. И. Клейнборт // Неизвестный М. И. Туган-Барановский : [сб. материалов / сост. : А. Л. Дмитриев и др.]; отв. ред. : Л. Д. Широкопад, А. Л. Дмитриев. — СПб. : Нестор-История, 2008. — С. 181-237.

15. Корнилов А. А. Курс истории России XIX века / А. А. Корнилов ; [вступ. ст. А. А. Левандовского]. — М. : Высш. шк., 1993. — 446 с.

16. Кошелев А. И. Еще соображения касательно устройства железных дорог в России / А. И. Кошелев // Русская беседа. — 1856. — Т. 3. — С. 88-112.

17. Красин Л. Б. Автобиографические заметки / Л. Б. Красин // Леонид Борисович Красин («Никитич»). Годы подполья : сборник воспоминаний, статей и документов / сост. «Кружком друзей Красина» ; под ред. М. Н. Лядова, С. М. Познер. — М. ; Л. : Гос. изд-во, 1928.

18. Ленин В. И. Развитие капитализма в России : процесс образования внутреннего рынка для крупной промышленности / В. И. Ленин // Полн. собр. соч. — 5-е изд. — М. : Политиздат, 1967. — Т. 3. — С. 1-609.

19. Маркс К. К критике политической экономии / К. Маркс // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. — 2 изд. — М. : Госполитиздат, 1959. — Т. 13. — С. 1-167.

20. Маркс К. Капитал : Критика политической экономии. Т. 1, кн. 1 : Процесс производства капитала / К. Маркс //

Маркс К., Энгельс Ф. Соч. — 2-е изд. М. : Госполитиздат, 1960. — Т. 23. — 907 с.

21. Попов И. И. Автобиография / И. И. Попов // Деятели СССР и революционного движения России : энцикл. слов. Гранат / [Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС ; ред. Ю. Ю. Фигатнер]. — [Репринт. изд.]. — М. : Сов. энциклопедия, 1989. — С. 182-186.

22. Попов И. И. Общественные движения в Сибири / И. И. Попов // Энциклопедический словарь Русского библиографического института Гранат. Т. 38 : Селевк – Симон. — М. : Рус. библиогр. ин-т Гранат, 1917. — Стб. 517-540.

23. Рачков М. П. Политико-экономические прогнозы в истории России / М. П. Рачков. — Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1993. — 192 с.

24. Струве П. Б. Земледельческое государство / П. Б. Струве // Энциклопедический словарь / под ред. проф. И. Е. Андреевского. — СПб. : Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон, 1894. — Т. 12 : Жилы — Земпах. — С. 424-425.

25. Струве П. Критические заметки к вопросу об экономическом развитии России. Вып. 1 / П. Струве. — СПб. : Тип. И. Н. Скороходова, 1894. — X, 291 с.

26. Струве П. Маркс, Карл / П. Струве // Новый энциклопедический словарь / [под общ. ред. К. К. Арсеньева]. — СПб. : Ф. А. Брокгауз и И. А. Ефрон, [1915]. — Т. 25 : Луб — Мах. — Стб. 759-769.

27. Струве П. Patriotica : Политика, культура, религия, социализм : сб. ст. за пять лет (1905-1910 гг.) / П. Струве. — СПб. : Д. Е. Жуковский, 1911. — [16], 619 с.

28. Струве П. Предисловие / П. Струве // Шульце-Гевверниц Г. Очерки общественного хозяйства и экономической политики России / Г. фон Шульце-Гевверниц ; пер. с нем., с предисл. П. Струве. — СПб. : Н. М. Глаголев, 1901. — С. I-XX.

29. Туган-Барановский М. И. Русская фабрика в прошлом и настоящем / М. И. Туган-Барановский // Избранное / [редкол. : Л. И. Абалкин (отв. ред.) и др.]. — М. : Наука, 1997. — С. 57-721.

30. Туган-Барановский М. И. Экономическая наука / М. И. Туган-Барановский // Энциклопедический словарь / под ред. проф. И. Е. Андреевского. — СПб. : Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон, 1899. — Т. 28 : Россия и С — Саварна. — С. 851-854.

31. Уэст Дж. Л. Кружок Рябушинского : русские промышленники в поисках буржуазии (1909-1914) / Дж. Л. Уэст // Американская русистика : веги историографии последних лет. Императорский период : антология : [пер. с англ.] / [сост.



и авт. введен. М. Дэвид-Фокс ; редкол.: Дж. П. Маджеска и др.]. — Самара : Самарск. ун-т, 2000. — С. 299–329.

32. Чаянов А. В. Крестьянское хозяйство : избр. тр. / [подгот. Н. К. Фигуровская, А. И. Глаголев ; редкол.: А. А. Никонов (отв. ред.) и др.]. — М. : Экономика, 1989. — 491с.

33. Ядринцев Н. М. Сибирь, как колония : К юбилею трехсотлетия : Современ. положение Сибири. Ее нужды и потребности. Ее прошлое и будущее / Н. М. Ядринцев. — СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1882. — XII, 472 с.

### Информация об авторе

Гловели Георгий Джемалович — доктор экономических наук, профессор, департамент экономической теории, факультет экономических наук, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; руководитель центра методологических и историко-экономических исследований, Институт экономики РАН, 117218, г. Москва, Нахимовский проспект, 32, e-mail: glovelig@mail.ru.

### Author

*Gloveli Georgii Djhemalovich* — D.Sc. in Economics, Professor, Department of Theoretical Economics, Faculty of Economic Sciences, National Research University «Higher School of Economics», Head of the Centre for Methodological and Historical-economic Studies, Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, 32, Nahimovsky avenue, Moscow, 117218, Russian Federation, e-mail: glovelig@mail.ru.

### Библиографическое описание статьи

Гловели Г. Д. Транссиб и продолжение дискуссии о судьбах российского капитализма / Г. Д. Гловели // Историко-экономические исследования. — 2016. — Т. 17, № 3. — С. 509–525. — DOI: 10.17150/2308-2588.2016.17(3).509-525.

### Reference to article

Gloveli G. D. The Trans-Siberian railway and further discussion about the fate of Russian capitalism. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2016, vol. 17, no. 3, pp. 509–525. DOI: 10.17150/2308-2588.2016.17(3).509-525. (In Russian).