

А.С. Шевцов

*студент III курса исторического факультета,
Одесский национальный университет имени И.И. Мечникова
Тел. +380984961163; email: crafts888@gmail.com*

Стаття присвячена вивченню важливих соціально-економічних процесів в Англії в період до початку першої світової війни. Автор зосереджується на положенні Англії в світі, стані економіки (кредитно-фінансова система), стані сільського господарства, промисловості, торгівлі, стані транспорту, ситуації з англійськими монополіями і тд. Автор досліджує причини втрати Англією передових позицій в світі, в промисловості та інших сферах. Також розглядається соціальна ситуація та положення робочих. Особливу увагу приділено виявленню глибокого взаємозв'язку економічних та соціальних факторів, визначаючих характер та динаміку важкого процесу розвитку державно-монополістичного капіталізму.

Ключові слова: капіталізм, економіка, Перша Світова війна, промисловість, соціальна політика.

Статья посвящена изучению важных социально-экономических процессов в Англии в период до начала первой мировой войны. Рассматриваются положение Англии в мире, состояние экономики (кредитно-финансовая сфера), сельского хозяйства, промышленности, торговли, состояние транспорта, ситуации с английскими монополиями и тд. Рассматриваются причины утраты Англией передовых позиций в мире в промышленной и других сферах. Также рассматривается социальная обстановка и положение рабочих. Особое внимание уделено выявлению глубокой взаимосвязи экономических и социальных факторов, определяющих характер и динамику сложного процесса развития государственно-монополистического капитализма.

Ключевые слова: капитализм, экономика, Первая Мировая война, промышленность, социальная политика.

This article is devoted to the most important social-economic processes in England on the eve of the 1st World war. The author revealed England's position in the world, state in economics (credit and financial system), agriculture and transport as well as state in industrial sector, situation with English monopolies and trade. The author examined objective reasons why England had lost her top position in the world as regards industrial and other sectors. Also the author considered both social situation and the situation with the workers. Special attention was paid to the identification of correlation between economical and social factors which determined character and dynamics of the development of state-monopolist capitalism.

Key words: capitalism, economics, the First World War, industry, social politics.

До начала первой мировой войны, обе, сменявшие друг друга у власти партии Англии – консервативная и либеральная – строго придерживались принципа невмешательства государства в сферу капиталистического хозяйства, не отказываясь от него даже на фоне активной подготовки Великобритании к войне за передел уже поделенного мира, выразившейся в ускоренном военно-морском строительстве, реорганизации армии, разработке детальных планов боевых действий английского экспедиционного корпуса в Европе.

Несмотря на недостаток продовольствия и сырья, довоенная экономика Англии опиралась на достаточно мощную материальную базу, которая в военное время могла удовлетворить потребности армии. В частности, по добыче каменного угля Англия занимала второе место в мире после США. В 1913 г. в Англии было добыто 292 млн. т. угля. Этого количества было достаточно не только для удовлетворения внутренних потребностей, но и для экспорта, который в 1913 г. составил 75 млн. т. По добыче железной руды Англия стояла на четвертом месте в мире после США, Германии и Франции. В 1913 г. в Англии было добыто 16,2 млн. т. железной руды. Этого количества не хватало для внутреннего потребления, вследствие чего 7,6 млн. т. руды ввозилось из-за границы. По выплавке чугуна и производству стали Англия стояла на третьем месте в мире после США и Германии [4: 77]. Англия являлась крупным потребителем цветных металлов. Олово в Англии производилось лишь в размере 10–15% потребности, главным образом из привозной руды; основной объём металла предоставляли британские предприятия по добыче олова в Британской Малайе, Австралии и Нигерии. Свинцом Англия была обеспечена за счет собственных ресурсов в размере 5–6% потребления, цинком в размере 10%, однако за счет Австралии и Канады потребность в этих цветных металлах покрывалась полностью. Внутреннее производство меди в Англии обеспечивало около 5% потребления, дефицит целиком покрывался за счет Австралии, Канады и Чили [4: 78]

Английская текстильная промышленность в 1913 г. имела веретен больше, чем США, Германия и Франция вместе взятые. Общая сумма капитала, вложенного в английскую текстильную индустрию перед войной, достигала 250 млн. фунтов стерлингов. Экспорт хлопчатобумажных тканей в 1913 г. составил 6334 млн. м. Однако по текстильному сырью Англия находилась в полной зависимости от внешнего мира. Хлопок она получала из своих африканских колоний (Кения, Уганда, Квинсленд), Англо-Египетского Судана и Египта. Шерсть Англия в основном ввозила из Австралии, Новой Зеландии, Южно-Африканского Союза и Аргентины, лен из России, джут из Индии.

Кожевенное сырье Англия получала главным образом из Аргентины и Уругвая, так как собственное животноводство обеспечивало лишь 15% потребности промышленности [4: 79].

Обладая мощной машиностроительной промышленностью, Англия могла не только полностью обеспечить свои внутренние потребности, но и экспортировать огромное количество машин. Важнейшими видами машиностроения являлись судостроение, производство котлов, паровых машин, паровозов, текстильных машин, портового оборудования. В 1913 г. из Англии было экспортировано машин на 37 млн. фунтов стерлингов [4: 78-79].

Наряду с государственными, важную роль играли частные военные заводы, такие, как фирмы Виккерс и Армстронг-Виттворт. Последняя располагала до войны акционерным капиталом в 140 млн. фунтов стерлингов, на ее предприятиях работало 25 тыс. рабочих [4: 80]. В промышленности и торговле Англии перед войной 1914–1918 гг. было занято 73%, а в сельском хозяйстве лишь 8,5% самодеятельного населения. Годы правительства премьер-министра Асквита (5.04.1908 – 5.12.1916) – это новая ступень в нарастании внутренних и внешнеполитических затруднений Британской империи, в формировании предвоенного кризиса. Правительство вынуждено было уделять повышенное внимание вопросу контроля рабочей силы. Рабочему движению Англии этого периода присущи некоторые новые черты: проводились большей частью «неофициальные стачки», т.е. не оформленные решениями профсоюзов. Их вели обычно шоп-стюарды (фабрично-заводские старосты) и создававшиеся стихийно, снизу, совершенно новые организации. Эти стачки не имели уже чисто экономического характера: начинаясь как экономические, они превращались, по существу в политические стачки. Назревало объединительное движение, и уже в 1914 г. образовалась крупнейшая профсоюзная коалиция, так называемый Тройственный союз (1.5 миллиона рабочих), состоящий из трёх больших профсоюзов: углекопов, железнодорожников и транспортников.

Волна стачек с 1906 г. непрерывно поднималась. Если до 1905-1906 гг. число потерянных в забастовке дней в год было в среднем 2 – 3 млн., то в последующие годы эта цифра непрерывно нарастает: 1908 г. даёт около 11 млн., 1910 г. – свыше 12 млн., 1911 г. – свыше 10 млн. и 1912 г. – свыше 40 млн. потерянных дней. 1913-1914 гг. дают некоторое снижение, но всё же остаётся более 10 млн. дней [1: 66].

Либеральный кабинет Асквита, правивший в Англии в последние предвоенные годы, не планировал на случай войны никаких государственных мер в области экономики, прежде всего, потому что правительство, попытавшееся бы до начала войны осуществить или хотя бы запланировать государственное вмешательство в экономику, недолго оставалось бы у власти в стране, основой хозяйственной жизни которой являлся принцип неограниченной свободы частного предпринимательства. Однако транспорт – единственная отрасль экономики Англии, где государственное вмешательство было запланировано. Начиная с 40-х гг XIX века, британский парламент принял серию законов о работе ж/д транспорта. В результате, правительство получило полномочия в чрезвычайных обстоятельствах вводить собственный контроль над железными дорогами сроком на неделю с целью упорядочения переброски войск внутри страны в случае войны, но с правом неограниченного его продления с санкции парламента.

В 1912 г. для реализации юридического права государственного контроля внутренних перевозок был образован исполнительный комитет железных дорог (Railway Executive Committee), в мирное время служивший совещательным органом. В состав комитета входили директора и управляющие всех частных железнодорожных компаний, а его председателем был заместитель государственного секретаря по военным вопросам [2: 18-19].

Несколько иначе обстояло дело с морским транспортом. Даже в случае войны правительство не предполагало вводить здесь государственный контроль в какой-либо форме. Однако совершенно очевидной была опасность резкого сокращения морских перевозок, что могло иметь для Британских островов тяжелые последствия. Поэтому уже на второй день войны, 5 августа, правительство ввело в действие систему страхования транспортных судов от военной опасности (система разрабатывалась правительственными экспертами по соглашению со страховыми компаниями с 1905 г., и к началу войны около 70% торговых судов уже было застраховано). Правительство обязалось обеспечить возмещение страховой премии владельцам судов, понесшим убытки в результате военных действий. Вскоре аналогичная система страхования была распространена и на рыболовные суда [2: 19].

В сфере бюджетной политики заметным явлением стал внесенный в 1909 г. министром финансов Ллойд-Джорджем в парламент бюджет, в котором в качестве элемента экономической и финансовой политики государства была предложена новая статья расходов – на социальное страхование рабочих. До тех пор в Англии не было государственного страхования рабочих и служащих. Нуждающийся член профсоюза получал небольшое пособие от тред-юниона. Сумма, внесенная Ллойд-Джорджем на страхование, была маленькая, всего 4 млн. фунтов стерлингов в год. Ллойд-Джордж заявил, что это только начало. Бюджет Ллойд-Джорджа стали называть «социалистически» бюджетом. Но, одновременно, в расходных частях бюджета Ллойд-Джорджа были новые крупные ассигнования на флот – 15 млн. фунтов стерлингов, предназначенных на постройку «дредноутов» – линкоров нового типа, более крупных, чем старые. Чтобы построить серию таких линкоров и ввести страхование Ллойд-Джордж должен был найти новые средства. Он ввёл новые налоги, подавляющая часть поступлений от них шла на военные цели; среди новых налогов имелся также налог на пустующие земли. Нижняя палата приняла этот бюджет, но когда он поступил в палату лордов, последние отвергли его. Такой случай произошёл впервые в истории Англии. (Лорды, не платившие налогов, не имели права отвергать бюджет, принятый нижней палатой, но вопреки конституции лорды задержали бюджет).

Ллойд-Джордж очень умело использовал сопротивление лордов, он даже провоцировал их на это, чтобы поднять против них бурную кампанию. Он резко выступал на народных митингах, называл лордов паразитами, бездельниками, которые мешают народу стать счастливым. Его речи производили впечатление, что Ллойд-Джордж – это подлинный защитник народа. Король Эдуард VII был недоволен такими выступлениями. Он жаловался в письме Асквиту и просил его унять. Асквит ответил королю вежливым письмом и выражал ему сочувствие, но дал ему понять, что

выступления Ллойд-Джорджа хотя и неприятны по форме, но нужны в интересах господствующих классов, ибо создают впечатление, что парламент и правительство действуют в интересах народа [1: 70].

Лорды всё-таки упорствовали и бюджета не пропускали, что поставило на порядок дня другой конституционный вопрос – о реформе палаты лордов. В итоге было решено сохранить палату лордов как наследственное, аристократическое учреждение, но ограничить её права таким образом, чтобы к финансовым, экономическим биллям палата лордов не имела никакого касательства; в отношении же других биллей, палата лордов получила бы только отстрочивающее вето; срок отстрочки равнялся бы двум годам, по истечении которых билль, принятый нижней палатой, поступает сразу не утверждение короля, минуя палату лордов. Конечно, лорды и консерваторы вели борьбу против этого проекта. За их спиной стояла вся мощь земельной и денежной аристократии. Асквит дважды распускал палату и проводил новые выборы в начале 1910 г. и в декабре 1910 г. Даже смерть короля Эдуарда VII весной 1910 г. не смогла примирить партии. В марте 1913 г. вошёл в силу закон о «фондах тред-юнионов». Закон был результатом пятилетней борьбы тред-юнионов против реакции, стремившейся лишить Рабочую партию права получать денежную помощь от тред-юнионов на политические цели. Чтобы преодолеть сопротивление в палате лордов, правительство добилося у короля согласия на назначение большого количества новых лордов [1: 70].

Лорды оказались достаточно осторожными, чтобы не вынуждать правительство прибегнуть к осуществлению этой угрозы, в 1911 г. билль о реформе палаты лордов был, наконец, проведён самими лордами после бурной политической кампании, длившейся около двух лет. Маркиз Ленсдоун, лидер консерваторов, предложил своим коллегам голосовать за билль, но в будущем, при лучших обстоятельствах отменить его. Лорды приняли билль 131 голосом против 114. Среди голосовавших за билль было: 81 либерал, 37 консерваторов и 13 прелатов [1: 72-73].

Промышленное и рабочее законодательство правительства Асквита говорит о влиянии до 1914 новых тенденций в сфере социального и экономического законодательства. Государство сделало несколько практических шагов в сторону вмешательства в сферу индустриальных отношений. Но само английское общество, как в лице ассоциаций владельцев – промышленников, так и рабочих организаций, неблагоприятно относилось к этим методам.

Торговля претерпела множество перемен. Промышленная революция изменяла формы и методы торговли, и существенно повлияла на её организационную и товарную структуру. Появление новых товаров фабричного производства вытеснило с рынка и разорило многих мелких товаропроизводителей. Рост городов и улучшение транспортных средств способствовали увеличению числа розничных магазинов и росту их товарооборота. Их число, по свидетельству английских экономистов, «увеличивалось более быстрыми темпами, чем росло население, так как увеличения сети постоянных торговых точек требовали как промышленники, так и потребители».

В 1914 г. торговля многофилиальных систем распределялась следующим образом: 72% розничных продаж приходилось на торговлю продовольственными товарами (в кооперативной торговле – 83%), 15% – на торговлю предметами одежды (в универмагах – 67% всех продаж), 8% – на торговлю разными товарами, 5% – составляли продажи писчебумажных принадлежностей, кондитерских и табачных изделий [3: 11].

Перед первой мировой войной Англия пережила некоторый рост промышленного производства и внешней торговли. За 1900 – 1914 гг. добыча чугуна поднялась с 9 103 тыс. т. до 10 425 тыс. т.; переработка хлопка – с 3 269 000 до 4 274 000 кип; размер экспорта по стоимости – с 870 млн. фунтов стерлингов (1910 г.) до 1 159 млн. фунтов стерлингов (1913 г.). Однако прогресс остановился. Рост цен маскировал упадок. Удельный вес Англии в мировом производстве продолжал снижаться, достигнув к 1914 г. 20%. Но зато рост национального дохода шел быстрее. Сам рост продукции и внешней торговли Англии в эти годы объясняется громадным экспортом капитала. За 1893 – 1902 – 1914 гг. сумма экспорта капитала из Англии поднялась с 1.5 млрд. фунтов в 1893 г. до 3 млрд. фунтов в 1902 г. и до 4 – 5 млрд. фунтов 1914 г. Вывоз капитала шёл всё увеличивающимися темпами. В 1900 г. было вывезено 31,2 млн. фунтов стерлингов; в 1905 – 62,8 млн.; в 1906 – 104,4 млн.; в 1910 – 150,8 млн.; в 1911 – 192 млн.; в 1912 – 226 млн. фунтов стерлингов. Большая часть денег шла в колониальные и полуколониальные страны: в 1904 г. Англия имела 50 колониальных банков с 2.279 отделениями (1910 – 72 с 5.449 отделениями) [1: 47-48].

Ежегодный доход Англии от экспортированного капитала в 1912 г. составлял в сумме свыше 2 млрд. рублей золотом (по тогдашним меркам). Эта сумма была важнейшей частью так называемых «невидимых доходов» Англии. Вся же годовая сумма «невидимых доходов» Англии достигала 3.5 млрд. рублей золотом. Эта сумма слагалась, помимо доходов от экспорта капитала, из доходов от «банковских услуг»; из доходов от подводных кабелей, в каковой области Англия также имела мировую монополию; из доходов от океанского судоходства, бывшего тоже почти мировой монополией Англии, доставляющей ей в год не менее 400 – 500 млн. рублей дохода [3: 48].

Становясь всё более и более богатой, Англия в начале XX ст. технически всё более отставала от передовых капиталистических стран. Её угольные копи, богатейшие по природе, уступали по оснащению Западной Европе; врубовая машина была в угольных шахтах Англии большой редкостью. Металлургическая промышленность технически отстала от США, Германии и даже Бельгии. Электрическая энергия была очень дорога, ибо производилась мелкими, нерентабельными станциями. Кольцевое прядение, нашедшее себе широкое применение в США, почти не было известно в громадной текстильной промышленности Англии. Заработная плата английских рабочих не выросла. Индексы заработной платы: в 1886 г. – 100, в 1900 г. – 132, в 1912 г. – 132, что являлось неизбежным следствием замедления промышленного прогресса страны на рубеже веков. В то же время, условия работы и жизни стали хуже.

К началу войны общий тоннаж мирового торгового флота составлял почти 45,5 млн. тонн, из которых на долю британского приходилось более 20,5 млн. тонн, или примерно 45%. Это соотношение менялось в пользу Англии: британская судостроительная промышленность в 1910 – 1914 гг. давала почти 2/3 мирового прироста торгового флота, но другим государствам продавались, в первую очередь, старые суда, что позволило английским судовладельцам в

течение предвоенного пятилетия обновить почти четверть собственных кораблей. До первой мировой войны государственным органам практически не приходилось вступать в контакты с компаниями судовладельцев. Исключение составил лишь период англо-бурской войны, когда правительство в связи с массовой переброской войск и снаряжения на юг Африки прибегло к услугам судовладельцев и с удивлением обнаружило, что имеет не больше прав, чем любой частный заказчик. Фрахты тогда обошлись казне недешево, но урок не был забыт [4: 77].

До I мировой войны ряд британских министерств имел отделы и департаменты, занимавшиеся вопросами снабжения (адмиралтейство, министерство торговли, военное и почтовое ведомство).

В предвоенный период производство сельскохозяйственной продукции на Британских островах удовлетворяло продовольственные потребности страны не более чем на 1/3, остальные покрывались за счет импорта. Увеличению сельскохозяйственного производства препятствовало то, что огромные, пригодные для обработки земельные владения использовались как парки, спортивные площадки, ипподромы, угодия для охоты и т. д.; важнейшей причиной высоких цен на сельскохозяйственные продукты являлась высокая земельная рента, служившая основой обогащения земельных магнатов. Дороговизна земли и конкуренция более дешевого импортного хлеба заставляли английских фермеров заниматься преимущественно животноводством, огородничеством и садоводством. Большую часть сельскохозяйственной продукции давали крупные хозяйства, владевшие участками земли от 20 до 120 га [4: 79].

К началу XX ст. Англия утратила свою промышленную монополию, сумев остаться наиболее социально стабильной из капиталистических стран Европы. Это объясняется тем, что Англия сохранила за собой ряд других монополий: колониальную, финансово-банковскую, сохранила преобладание в области торгового мореходства и военного флота. Доходы от них не только компенсировали потерю промышленной монополии, но и давали в её распоряжение невиданные ранее ресурсы. Англия все так же оставалась первоклассной промышленной страной.

Однако экономика Англии оказалась не подготовленной к ведению длительной войны и, в первые годы войны, не могла обеспечить потребности даже своей немногочисленной сухопутной армии. Но высокий уровень развития английской промышленности дал возможность в последующий период войны закрыть не только собственные потребности, но частично и нужды армий союзников. Громадная напряжённость внешних отношений Англии с Германией была одним из элементов того кризиса, который характерен для предвоенной Англии. В программе либерала Ллойд-Джорджа был пункт о введении всеобщей воинской повинности. Это требование порывало с вековой традицией Англии, никогда не знавшей обязательной воинской повинности, и было вызвано почти неминуемым приближением войны с Германией.

ЛИТЕРАТУРА

1. Захаров С.В. Англия в 1870-1914 / С.В.Захаров. – М. Высшая партийная школа при ЦК ВК П(б), 1946. – 82с.
2. Соловьев С.А. Развитие государственно-монополистического капитализма в Англии в годы первой мировой войны / С.А.Соловьев. – М.: Издательство МГУ, 1985. – 152 с.
3. Сорокина В.Ф. Внутренняя торговля Англии / В.Ф. Сорокина. – М. Наука, 1972. – 188 с.
4. Шигалин Г.И. Военная экономика в первую мировую войну / Г.И. Шигалин. – М.: Воениздат, 1956. – 322 с.

*Рекомендовано до друку науковим керівником д.і.н., проф. О.Б. Дьомінім
Стаття надійшла до редакції 15.05.2015*