

УДК 330.34
JEL O14, P23, P26, L92
<https://doi.org/10.21122/2309-6667-2024-20-175-182>

**ВЗАИМОУСЛОВЛЕННОСТЬ ТРАНСФОРМАЦИИ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВА РОССИЙСКОЙ
ИМПЕРИИ И РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ XIX В.**

В. А. Лесницкая

преподаватель-стажер кафедры «Экономика и право»
Белорусский национальный технический университет
г. Минск, Республика Беларусь

В статье исследованы некоторые особенности развития промышленности в Российской империи на примере железнодорожного дела во второй половине XIX в. Экономика России в данный период претерпевала значительные изменения в политической, так и в общественной жизни, менялась структура потребления, формировался новый социальный класс промышленных рабочих. В обществе нарастала неопределенность, наряду с увеличивающимися противоречиями между различными социальными группами. Развитие общества и промышленности взаимосвязаны, и рассмотрение исторических особенностей трансформации экономической системы общества через развитие промышленности позволило выявить некоторые особенности трансформации экономических интересов и социально-классовой структуры общества.

Ключевые слова: промышленность, железнодорожная сфера, экономические интересы, социально-экономическая система, индустриализация, капитализм.

Цитирование: Лесницкая, В. А. Взаимосвязанность трансформации экономической системы общества Российской империи и развития промышленности во второй половине XIX в. / В. А. Лесницкая // Экономическая наука сегодня : сб. науч. ст. / БНТУ. – Минск, 2024. – Вып. 20. – С. 175–182. <https://doi.org/10.21122/2309-6667-2024-20-175-182>

Введение. Экономическая система общества в Российской империи в XIX в. претерпевала изменения под воздействием как внешних, так и внутренних факторов. Происходила трансформация трудовых отношений, отношений между государством и обществом, внешних экономических отношений. В связи с чем особый интерес представляет рассмотрение особенностей данной трансформации, основанных на развитии промышленности, в частности строительства железной дороги. Данная сфера играла важную роль в промышленной революции в Российской империи во 2-й пол. XIX в.: строительство железной дороги, с одной стороны, способствовало развитию экономики Российской империи, с другой – создавало разногласия между государством и обществом, противоречия при достижении государственных и общественных целей посредством выражения и реализации экономических интересов. Таким образом, проблема теоретического осмысления трансформации социально-экономической структуры под воздействием внешних технологических, политических, экономических факторов остается актуальной и на сегодняшний день. Проведение данного исследования позволяет выявить некоторые закономерности, характерные обществу переходной экономики, что в дальнейшем позволит наиболее полно исследовать эволюцию отношений между субъектами экономической системы общества как в ретроспективе, так и в условиях современной трансформации экономики.

Результаты и их обсуждение. Положение Российской империи второй половины XIX в. было неоднозначным. Он отражалось в необходимости развития производства и продолжении проведения индустриализации, вместе с решением аграрного вопроса, который так и не был решен Манифестом Александра II от 19 февраля (3 марта) 1861 г.¹. Правительство Российской империи во второй половине XIX в. стремилось к развитию промышленного сектора экономики, однако за этим неизбежно следовали изменения в производственных, финансовых и общественных отношениях, а также экономические спекуляции, противоречия между трудом и капиталом как факторами производства, характерные для капитализма [1]. Как следствие, капитализм, капиталистическая система с характерным для нее буржуазным общественным слоем все же проникла в экономическую систему общества России, трансформируя ее социально-экономическую структуру. Показательной является фраза В. И. Ленина: «В течение этого периода (между 1861 и 1905 гг. – Прим. В. Л.) следы крепостного права, прямые переживания его насквозь проникали собой всю хозяйственную (особенно деревенскую) и всю политическую жизнь страны. И в то же время именно этот период был периодом усиленного роста капитализма снизу и насаждения его сверху»². Предполагалось сохранить лишь положительный эффект капитализма, исключив экономические кризисы, спекуляции, конфликты между трудом и капиталом и т. д. Как показала историческая практика Российской империи периода конца XIX – начала XX в., экономического кризиса 1900–1903 гг. так и не удалось избежать. Правительством проводились и иные попытки по установлению внутреннего порядка после возникшей нестабильности вследствие принятия крестьянской реформы: если в 1857 году Совет министров «выполнял, скорее, декоративную функцию» [3, с. 21], то последующие реформы были направлены на улучшение системы управления страной, актуальным стал вопрос роли государства в общественной жизни. Вследствие чего необходимо рассмотреть некоторые особенности роли государства в экономической системе общества в рамках промышленной революции Российской империи во вт. п. XIX в.

После отмены крепостного права Российская империя оставалась преимущественно аграрной страной. Мануфактуры и ремесленные заведения существовали преимущественно в городах, чье население только в 1897 г., согласно первой официальной переписи населения, составляло лишь 13,4 % [2]. В течение 1860-х гг. началась вторая промышленная революция, в результате которой развитие получила железнодорожная отрасль. «К середине 1865 г. в России было отстроено 3,5 тыс. верст железных дорог, находилось в стадии строительства около тысячи верст» [3, с. 35]. В результате бурного развития данной отрасли уже к середине 1870-х гг. было отстроено 17,7 тыс. верст путей [3]. Для Российской империи строительство железных дорог было необходимой мерой ускорения перевозок грузов, что также позволяло ускорять поставки материалов, используемых как в производстве, так и домохозяйствами; сырья, товаров общественного и производственного потребления. Изначально сооружение железных дорог велось на частные средства под контролем государства. С. Ю. Витте в «Воспоминаниях» упоминает период работы на Одесской железной дороге с 1870 г., где отмечает частную инициативу ее строительства: «В это время была построена дорога между Одессой и

¹ «Переход крестьян на выкуп растянулся на несколько десятилетий. К 1881 оставалось во временнообязанных отношениях 1552 тыс. ревизских душ, или 15 %. Но в ряде губерний их было еще много (Курская 160 тыс., 44 %; Нижегородская 119 тыс., 35 %; Тульская 114 тыс., 31 %; Костромская 87 тыс., 31 %)» – Большая советская энциклопедия. – Т. 13. – М., 1973; Крестьянская реформа 1861. – URL: <http://bse.uaio.ru/BSE/1303.htm#p2230> (дата обращения: 10.08.2024).

² Ленин, В. И. Л. Н. Толстой и современное рабочее движение / В. И. Ленин // «Наш Путь». – № 7. – М., 1910. – URL: <http://transformations.russian-literature.com/node/46> (дата обращения: 10.09.2024).

Раздельной и от Раздельной строилась по направлению к Кишиневу; ... Дорога строилась на концессионных основаниях, т. е. строилась частным концессионером» [4, с. 165]. После того, как заканчивалось строительство, отстроенный участок передавался в казну [4].

Обеспечение казной частной инициативы было выгодно с точки зрения развития предпринимательства, конкуренции, создания рабочих мест: «Отечественная промышленность оказалась неспособной удовлетворить резко возросшую потребность в рельсах, подвижном составе и оборудовании дорог <...> Тогда получила распространение практика гарантированных казенных заказов частным предприятиям как существенная мера экономической политики» [3, с. 35–36]. Но чрезмерная государственная опека привела к злоупотреблению и спекуляциям государственными средствами. Так случилось в Российской империи в середине 1870-х гг.: «Концессионная лихорадка выродилась в спекулятивное грюндерство, сопровождавшееся массовым расхищением государственных средств и коррупцией» [3, с. 40]. Из-за обеспеченности поддержки строительства железной дороги казной, «казна приплачивала по гарантии более 40 млн руб. в год» [4, с. 181]. В таких условиях создавался бюджетный дефицит, влияющий на остальные сферы общественной жизни. Для того, чтобы поспособствовать росту внутренней экономической активности и уменьшить число спекуляций при перевозке товаров по железной дороге, повышались таможенные пошлины на ввозимые товары. Так, «на металлические рельсы они повысились в 4,5 раза, на чугун – в 10 раз. В целом размеры пошлин увеличились до 30 % стоимости иностранного товара»¹. После этого было принято решение создать при министерстве финансов департамент железнодорожных дел, пост директора которого в 1889 г. занял С. Ю. Витте. Впоследствии С. Ю. Витте займет пост министра финансов и сыграет немаловажную роль в реформировании экономики на основе понимания необходимости ликвидации феодальных пережитков в деревне наравне с развитием промышленности. Однако же на данном этапе важно отметить, что в Российской империи создание отдельного департамента железнодорожных дел позволяет отследить специфику соотношения между частным и государственным капиталом; формируется государственно-монополистический капитализм, в рамках которого трансформируются межсубъектные отношения.

Развитие промышленности в Российской империи позволило перейти товарному производству на качественно новый уровень. Увеличивалась скорость производства, совершенствовались технологии и техническое оснащение. Железнодорожная сфера при этом требовала серьезных денежных вложений. Ее стремительное развитие создало увеличивающийся спрос на рельсы, уголь, вследствие чего возрос импорт и увеличились государственные расходы. Такая ситуация могла привести к все увеличившемуся дефициту государственного бюджета, что кроме прочего противоречило политике укрепления рубля для проведения денежной реформы. В этой связи С. Ю. Витте начинает работу над созданием условий для привлечения иностранного капитала. Промышленность являлась перспективной сферой вложения средств, так как правительство было заинтересовано в ее совершенствовании и увеличении отдачи. С другой стороны, прилив иностранного капитала сдерживался законами, ограничивающими торгово-промышленную деятельность в России. Немаловажным критерием привлечения иностранного капитала выступает крепкая позиция национальной валюты. Отсутствие же в России «хорошо устроенной денежной системы» было, по мнению С. Ю. Витте, «тормозом, сдерживающим экономическое преуспевание» [5, с. 92]. Приток иностранного капитала в Россию был невозможен, пока русская денежная единица не была надежно обеспеченной и стабильной. По данным П. П. Мигулина, курс кредитного рубля колебался:

¹ Тарарышкина, Л. И. Таможенные платежи : пособие / Л. И. Тарарышкина, В. А. Острога ; под ред. Л. И. Тарарышкиной. – Минск : БГУ, 2014. – 279 с.

1887 г. – 55,7 коп.; 1890 – 72,6 коп.; 1892 – 63,1 коп. золотом [6, с. 95]. Укрепление рубля в период проведения денежной реформы 1895–1897 гг., повышение экономической и политической стабильности увеличивали скорость и объемы притока иностранных капиталов, к чему и стремился С. Ю. Витте.

Тем не менее политика по привлечению иностранного капитала должна была носить сдержанный характер, так как велика вероятность роста зависимости внутреннего рынка от рынка страны, ввозившей капитал. П. В. Шванебах пишет о том, что в зависимости от страны-импортера капитала, предприятия, построенные на территории России, будут диктовать собственные правила в отношении производства продукции: «Эти общества устроены по законам чужих государств, с правлениями и общими собраниями в Брюсселе, Париже, Лондоне и Берлине, откуда управляются через уполномоченных предприятия, купленные или заарендованные в России» [7, с. 207]. В Российской империи во второй половине XIX в. положение иностранного капитала в стране было следующим: за период с 1894–1899 гг. «независимо от русских обществ за шесть лет допущено к деятельности в России 151 иностранная компания» [7, с. 206]. Кроме того, в период с 1894 по 1900 гг. в промышленность России поступило из России – 300 млн руб., иностранного капитала – 500 млн руб. Всего – 800 млн руб [8]. Из приведенных данных видно, что в этот период величина привлеченного иностранного капитала превышает величину вложенного отечественного капитала. Приток иностранного капитала повлиял на стремительное увеличение роста промышленного производства: число фабрик и заводов с 1893 по 1898 гг. увеличилось с 30 333 до 39 029. Увеличилось и число рабочих – с 1 582 904 по 2 098 262 соответственно [7], что также сопровождалось ростом численности городского населения, увеличением его доли в сравнении с долей сельских жителей. С 1897 по 1 января 1914 г. прирост численности населения в процентах составил 54,3 %, а за 46 лет с 1867 г. городское население России возросло с 7 395,3 тыс. чел. до 23 276,3 тыс. чел., или на 214,8 %¹. Таким образом получилось увеличить занятость в промышленной сфере, вызвать трансформацию социально-экономической структуры общества Российской империи. Это в значительной степени оживило экономику, что повлекло за собой появление новых вызовов и угроз социально-экономического и политического развития страны.

Железнодорожная сфера стала стремительно развиваться ввиду необходимости повышения уровня индустриального развития страны, ускорения перевозок для поддержания конкурентоспособности отечественной продукции, а также перевозок, ускоряющих внешнеторговый оборот и обмен товарами внутреннего рынка. Стремительное развитие железных дорог создало спрос на поставку рельс, угля и иных материалов для обеспечения непрерывного строительства и работы железной дороги. Кроме того, Министерство финансов столкнулось с проблемой спроса: общество и экономика не были подготовлены к кардинальным изменениям и не выражали потребность в том количестве железных дорог, в котором они строились и в котором на их строительство выделялось средств: «Основной причиной – как отмечает С. Д. Мартынов – возраставшего дефицита железнодорожного хозяйства Витте считал то, что Россия строила много дорог, не вызванных экономическими нуждами. К их числу Витте относил стратегические ветви в Царстве Польском и Западном крае, Уссурийскую, Среднеазиатские ветви, южную ветвь КВЖД, Ориенбургско-Ташкентскую линию и другие» [3, с. 221]. Эти линии строились по требованию военного министерства [8]. Широкое владение предпринимателями части железных дорог во второй половине XIX в. также повлияло на чрезмерные расходы государства, так как оно выделяло необходимые средства поддержки железных дорог. Выкуп частных железных дорог показал положительные финансовые результаты

¹ Рашин, А. Г. Население России за 100 лет (1813–1913) / А. Г. Рашин. – URL: https://istmat.org/node/76#_ednref6 (дата обращения: 20.08.2024).

и в период с 1895 по 1899 г. доходность железных дорог возрастала. Максимальный годовой доход составил 11 млн руб. в 1896 г. [3]. Однако с 1900 г. железнодорожное хозяйство потребовало приплат казны в быстро нараставшем размере и в 1900 г. составили 32 млн руб. [3]. Расходы на строительство и развитие железных дорог составляли значительную часть расходов казны. Но такие расходы в перспективе позволили Российской империи успешнее осуществлять как военную политику, так и политику социально-экономического развития окраин России.

В это же время на экономической ситуации в России и бюджете страны отражалась зависимость от иностранного капитала: из-за большой зависимости от Парижской биржи и экономической ситуации в странах – поставщиках капитала, экономика России подверглась потрясениям, «1897 г. в Европе был отмечен повсеместными неурожаями» [3, с. 186], из-за чего прилив капитала из главных стран-поставщиков замедлялся. Вместе с закрытыми для России денежными рынками Англии и США, это впоследствии оказало влияние на биржевой кризис 1899–1900 гг., экономический кризис 1900–1903 гг., а также способствовало очередному увеличению государственного долга.

В условиях активной индустриализации в Российской империи, появления новых перерабатывающих заводов, заводов по производству необходимых деталей железнодорожных перевозок, совершенствования технологий производства, изменения в логистической структуре требовало соответствующего изменения в сфере образования для увеличения числа квалифицированных кадров. Спрос на рабочую силу со стороны промышленных предприятий и недостаток предложения увеличивали цену труда: «Ото всюду идут жалобы на непомерное вздорожание рабочих, но и по дорогой цене не везде их удается добыть ... За косьбу десятины ржи прежде брали $1\frac{1}{4}$ – $1\frac{1}{2}$ рубля; теперь меньше 2 р. никто не соглашается косить, а если рожь получше, дают и $2\frac{1}{2}$ – 3 р., да тоже нужного числа косцов не находится» [7, с. 225]. Ставится вопрос о качестве и специфике необходимого общественно полезного труда. Как отмечает П. Х. Шванебах, «смешно, конечно, было бы толковать о недостатке рук в России, где половина населения остается полгода без дела. Но сельский работник не фабричный рабочий; один переход мужика от сохи к станку, на завод, на шахту, на рудник не пересоздает еще сельского работника в промышленного труженика» [7, с. 225]. Таким образом, П. Х. Шванебах отмечает роль разделения труда в экономической системе общества, а также необходимость наличия определенной квалификации и знаний для работы в промышленном секторе. С. Ю. Витте в ответ на повышение спроса на квалифицированные кадры, вел активную политику по увеличению числа высших учебных заведений. «К 1902 г. в ведении Министерства финансов значилось не 9, а 191 учебное заведение, включая три политехнических института. Средних специальных заведений насчитывалось 147» [9, с. 137]. Однако важно учитывать процент грамотного населения, а также населения, способного оплачивать учебу. Грамотность в данном случае стоит рассматривать как способность читать. Согласно первому официальному статистическому сборнику 1897 г. процент грамотных мужчин в возрасте 10–19 лет составил 45,5 %, женщин – 21,8 %; от 20–29 лет мужчин – 44,9 %, женщин – 19,5 %, 30–39 лет мужчин – 39,5 %, женщин – 15,7 % [10]. При конкретном рассмотрении ступеней образования оказывается, что «с образованием выше начального во всей Империи находилось 1.364.143 лица, или только 1,102 %. В частности ... 1,359 % мужского населения и ... 0,847 % всех женщин» [2, с. 18] на 1897 г. Данные показывают, что относительно небольшое количество людей могло пойти на высшую ступень образования, не говоря о промышленной инженерной специфике необходимых на тот период специальностей.

Проблема занятости и образования возникла как следствие неподготовленности общества к внутренним экономическим изменениям. Развитие железнодорожного дела в качестве необходимой инфраструктуры для развития индустриализации было

необходимым решением, однако не учитывалась общественная специфика медленного принятия технологических, а вместе с тем и институциональных изменений, в частности развития образования. Существовавшие в обществе после крестьянской реформы интеллигенция, правящая элита, дворянство и послереформенное крестьянство, с одной стороны, стремились к принятию политических и экономических реформ; с другой стороны, обладали инертностью восприятия нововведений. О русской интеллигенции С. Д. Мартынов пишет как об интеллигенции, которая «не сумела устоять против искушения достичь желаемой цели насильственным разрушением существующего порядка» [3, с. 19–20]. Кроме того, наряду с индустриализацией возникает новый класс промышленных рабочих со своими экономическими интересами, вступающими в противоречие с интересами существующих в экономической системе общества Российской империи классами. На социальной структуре общества сказывалась нерешенность аграрного вопроса, что также затрудняло трансформацию профессионального состава общества и образованию класса промышленных рабочих. Частная собственность на железную дорогу формировалась путем делегирования со стороны правительства, что создало препятствующий широкой быстрой индустриализации бюрократический аппарат, и наряду с развитием капитализма создало дополнительные препятствия развитию социально-экономической системы общества в виде спекуляций с государственными дотациями, противоречий между трудом и капиталом. Действия правительства вместе с этим неоднократно подвергались критике и недопониманию как со стороны населения, так между представителями самого правительства. Таким образом несмотря на то, что развитие промышленности при помощи стимулирования строительства железной дороги способствовало развитию машиностроения, позволило начать трансформацию структуры занятости населения, развитию системы найма, активно использовалась в период войн, а также становилась объектом, обсуждаемым на уровне межгосударственных взаимодействий, в то же время индустриализация и проводимая в ее рамках государственная политика приводили к нарастающему напряжению в обществе, противоречиям как между социальными классами, так и внутри них.

Выводы. Период конца XIX в. оказался поворотным в истории Российской империи, в течение которого была сформирована система государственно-монополистического капитализма, ставшая предвестником советской экономики, а также проходила трансформацию экономическая система общества: изменилась доля городского и сельского населения и отношения между социальными классами; формировался новый класс промышленных рабочих наряду с развитием индустриализации, произошла трансформация роли экономических интересов и форм их реализации. Данные процессы сопровождалась неоднозначностью действий правительства и общества. Строительство железной дороги, промышленные и экономические реформы, проводимые правительством, способствовали экономическому росту, однако население, в котором на рубеже веков произошло такое значимое событие, как отмена крепостного права, находилось в состоянии сильной неопределенности. В рамках неопределенности формируется недоверие и разочарование в правительстве со стороны общества. Данные противоречия вследствие рассогласованности государственных и общественных экономических интересов таким образом демонстрируют особенность поведения экономической системы общества в целом в переходный этап развития экономики, а также необходимость выстраивания диалога между государством и обществом для сохранения целостности системы в долгосрочном периоде.

Список использованных источников

1. Давыдов, М. А. Модернизация Витте-Столыпина и ее специфика / М. А. Давыдов // Вопросы теоретической экономики, 2017. – № 1. – С. 109–131.

2. Общий свод по империи результатов разработки данных первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г. / под ред. Н. А. Тройницкого. – СПб., 1905. – Т. 1. – 257 с.
3. Мартынов, С. Д. Государство и экономика: система Витте / С. Д. Мартынов. – СПб. : Наука, 2002. – 408 с.
4. Витте, С. Ю. Воспоминания : в 3 т. / С. Ю. Витте // Рос. акад. Наук, С.-Петерб. Ин-т истории и др. – СПб. : Дмитрий Буланин, 2003. – Т. 1 – 560 с.
5. Витте, С. Ю. Воспоминания : в 3 т. / С.Ю. Витте // Рос. акад. Наук, С.-Петерб. Ин-т истории и др. – СПб. : Дмитрий Буланин, 2003. – Т. 2 – 700 с.
6. Мигулин, П. П. Реформа денежного обращения в России и промышленный кризис (1893–1902 гг.) / П. П. Мигулин // Общество купцов и промышленников России, Москва, 2006. – 368 с.
7. Шванебах, П. Х. Денежное преобразование и народное хозяйство / П. Х. Шванебах. – СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1901. – 242 с.
8. Ананьич, Б. В. Россия и международный капитал. / Б. Н. Ананьич // Наука, Ленинград, 1970. – 316 с.
9. Витте, С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах / С. Ю. Витте. – М. : Юрайт, 2011. – 629 с.
10. Миронов, Б. Н. Грамотность в России в 1797–1917 гг.: Получение новой исторической информации с помощью методов ретроспективного прогнозирования / Б. Н. Миронов // История СССР, 1985. – № 4. – С. 24–26.

Статья поступила в редакцию 19 августа 2024 года

**INTERCONDITIONALITY OF TRANSFORMATION
ECONOMIC SYSTEM OF SOCIETY OF RUSSIAN
EMPIRE AND INDUSTRIAL DEVELOPMENT IN THE SECOND
HALF OF THE XIX CENTURY**

V. A. Lesnickaya

Trainee lecturer of the Department of Economics and Law
Belarusian National Technical University
Minsk, Republic of Belarus

The article examines some features of the development of industry in the Russian Empire on the example of railway business in the second half of the XIX century. During this period, the Russian economy underwent significant changes in political and social life, the structure of consumption changed, and a new social class of industrial workers was formed. Uncertainty has grown in society, along with increasing contradictions between different social groups. The development of society and industry are interrelated, and consideration of the historical features of the transformation of the economic system of society through the development of industry has revealed some features of the transformation of economic interests and the socio-class structure of society

Keywords: industrial development, railway sector, economic interests, socio-economic system, industrialization, capitalism.

References

1. Davydov, M. A. (2017) Modernization of Witte-Stolypin and its specifics. *Voprosy teoreticheskoi ehkonomiki*. (1), 109-131 (In Russian)

2. Troinitskii, N. A. [et al.] (1905) *Obshchii svod po imperii rezul'tatov razrabotki dannykh pervoi vseobshchei perepisi naseleniya, proizvedennoi 28 yanvarya 1897 g.* [General summary for the empire of the results of the development of data from the first general census, carried out on January 28, 1897.] Sankt–Peterburg. (1). (In Russian)
3. Martynov, S. D. (2002) *Gosudarstvo i ehkonomika: sistema Vitte* [State and economy: Witte system] Sankt–Peterburg, Nauka. (In Russian)
4. Vitte, S. Yu. (2003) *Vospominaniya : v 3 t.* [Memoirs: in 3 volumes] Sankt-peterburg, Ros. akad. Nauk, S.-Peterb. In-t istorii i dr. (1). (In Russian)
5. Vitte, S. Yu. (2003) *Vospominaniya : v 3 t.* [Memoirs: in 3 volumes]. Sankt-peterburg, Ros. akad. Nauk, S.-Peterb. In-t istorii i dr. (2). 700. (In Russian)
6. Migulin, P. P. (2006) *Reforma denezhnogo obrashcheniya v Rossii i promyshlennyi krizis (1893–1902 gg.)* [Currency reform in Russia and the industrial crisis (1893–1902)] Moscow, Obshchestvo kuptsov i promyshlennikov Rossi. (In Russian)
7. Shvanebakh, P. Kh. (1901) *Denezhnoe preobrazovanie i narodnoe khozyaistvo* [Monetary transformation and the national economy] Sankt-peterburg, Tipografiya M. M. Stasyulevicha. (In Russian)
8. Anan'ich, B. V. (1970) *Rossiya i mezhdunarodnyi kapital* [Russia and international capital] Leningrad, Nauka. (In Russian)
9. Vitte, S. Yu. (2011) *Konspekt leksii o narodnom i gosudarstvennom khozyaistve, chitannykh ego imperatorskomu vysochestvu velikomu knyazyu Mikhailu Aleksandrovichu v 1900–1902 godakh* [Summary of lectures on the national and state economy given to His Imperial Highness Grand Duke Mikhail Alexandrovich in 1900–1902] Moscow, Yurait. (In Russian)
10. Mironov, B. N. (1985) Literacy in Russia 1797–1917: Obtaining new historical information using retrospective forecasting methods. *Istoriya SSSR* publ. (4), 24–26. (In Russian)