



Интеллигенция в
деловой жизни
Петербурга
накануне Первой
мировой войны

К середине XIX века в Петербурге сформировалось территориальное размещение промышленности, выделились несколько промышленных районов города. По количеству имевшихся предприятий на первом месте находилась Каретная часть (число предприятий — 72), Нарвская часть (число предприятий — 62), Васильевский остров (число предприятий — 57), далее Выборгская сторона (число предприятий — 34). Позднее, в конце 90-х годов, определилось географическое районирование российской промышленности. Завершилось формирование трех крупнейших индустриальных районов — Центрального, Петербургско-Прибалтийского и Польского, ведущих свое начало с середины XIX века. На долю Центрального и Петербургско-Прибалтийского приходилось свыше 2/5 промышленной продукции России. Эти два района сложились как районы многоотраслевой промышленности. Характерные черты российской промышленности конца XIX — начала XX, такие как концентрация производства и рабочей силы, слияние банковского и промышленного капиталов, иностранные инвестиции в промышленность и другие, в полной мере относились к Петербургу. Одним из примеров слияния капиталов является так называемая "финансовая санация", то есть финансовое оздоровление убыточных предприятий. Так, Санкт-Петербургский международный банк saniровал Мариупольский металлургический завод, выпустив для этой цели привилегированные акции на 3 млн. рублей золотом, из которых 65 % оставил в своем портфеле. Санация частных предприятий осуществлялась путем их акционирования. Развитию петербургской промышленности способствовали правительственные распоряжения, снимавшие запреты для промышленников заниматься собственными торговыми операциями. Это приводило к взаимодействию промышленного и торгового капитала.

Особенности промышленного предпринимательства Петербурга связаны с его большими возможностями оснащения промышленности новейшим отечественным и импортным оборудованием. В определенной мере этому способствовало положение Петербурга, как торгового порта и финансовой столицы, сильное влияние европейских научных и технических достижений. Здесь развивались новые передовые технологии, превратившиеся затем в самостоятельные отрасли промышленности. Развитию промышленности Петербурга способствовало строительство дорог, в том числе железных, набравшее силу в 30—50 годы XIX века. В это время строилась Царскосельская железная дорога. В 1894 году были образованы комиссии по организации работ для строительства Петербурго-Мурманской и Петербурго-Уральской железных дорог. Железнодорожное строительство явилось источником обогащения многих известных предпринимателей. Ведущей отраслью петербургской промышленности была тяжелая металлообрабатывающая промышленность. Количество предприятий в этой отрасли возросло в 4 раза, число рабочих — в 1,8 раза, а сумма производства — в 3,1 раз. Быстрое развитие получили средние и мелкие металлопромышленные предприятия с числом рабочих от 16 до 99.

Промышленное предпринимательство набирало силу, участие в нем принимали представители торгового и финансового капиталов. Товарищество машиностроительного завода "Феникс" было основано купцом 2-й гильдии Джеймсом Мюргедом в виде слесарной мастерской с целью продажи железа в Петербургском порту. В 1868 году братьями Мюргедами был открыт машиностроительный завод, названный в 1878 году "Феникс". С 1897 года завод был преобразован в товарищество на паях с капиталом 1,2 млн. рублей и 480 рабочими.

Развивались и другие отрасли тяжелой промышленности, например, машиностроительное производство. Его развитие имело международное значение. Лидером этой отрасли было акционерное общество Русско-Балтийского вагонного завода, приступившее в 1912-1913 годах к производству крупных многомоторных самолетов конструкции И.И. Сикорского — "Русский Витязь" и "Илья Муромец", послуживших основой создания транспортной авиации. В 1913 году английское посольство в Петербурге обратилось к министру иностранных дел России с просьбой о предоставлении сведений о русском аэроплане в связи с возможным приобретением аппарата для британского флота.

Петербургские промышленники, как отмечалось выше, в определенной степени имели преимущества при распределении госзаказов. На основе госзаказов в значительной степени развивались частные металлургические и машиностроительные заводы. Крупнейшие механические заводы Петербурга были связаны с заказами казны или с железнодорожным строительством. В то же время тесная связь с госзаказами, зависимость от казны и от самодержавия проявлялась в переходе частных заводов в собственность самодержавного государства, что не могло не отразиться на стабильности предпринимателей. Например, Обуховский завод перешел в руки казны в 1885 году.