

· 历 史 ·

亚历山大三世与俄国的现代化

杨尚荣

(北京师范大学 历史学院 北京 100875)

摘 要: 沙皇亚历山大三世执政后, 抛弃了自由主义改革的现代化模式, 而选择了保守主义模式。沙皇加强对社会的控制、加强中央政府的权威, 在经济上采取大力推进铁路建设、实行贸易保护主义、大力引进外资、支持重工业发展等措施。在这种现代化发展模式下, 俄国于 19 世纪 80 年代末完成了工业革命, 并在 90 年代出现了工业高涨。

关键词: 亚历山大三世; 俄国; 现代化

中图分类号: K512.4

文献标志码: A

文章编号: 1008-0961(2015)06-0073-05

大改革的倡导者沙皇亚历山大二世被刺后, 迫于大改革带来的压力与俄国的现实, 亚历山大三世最终抛弃了自由主义改革的现代化模式而选择了保守主义模式, 即“一方面, 政权强调传统价值观, 在政治上实行收缩, 停止改革甚至倒退……另一方面, 政权实行经济改革, 利用工业革命的成果, 大量引进外资, 提高关税以保护本国工业, 实行货币金本位制, 实施大规模铁路建设, 有力推动了俄国的工业化和城市化进程, 使俄国经济实现了快速发展”^[1]。

一、加强对社会的控制

为了加强对社会的控制, 沙皇亚历山大三世对 1861 年以来社会领域的改革进行了调整。1882 年 6 月, L·A·托尔斯泰接替麦利科夫掌管内务部, 着手全面的反改革。上任伊始, 他就当前国内形势向各省发布一份公告称, 俄国社会现在最大的问题是“不安分的知识青年, 办事不积极的行政机关和很多公共机构的领导人对人民福利的漠不关心且侵吞巨额的国家财产”。“所有这些后果都是前自由主义改革派过多的改革所致。改革没有产生已故沙皇所预期的社会福利, 却削弱了专制制度。”^[2]

1882 年 9 月 9 日, 俄国政府颁布《出版暂行条例》。该条例撤销了大改革关于某些出版物免于审查的规定, 实行普遍的报刊图书审查制度。报刊编辑必须按内务部的要求, 将文章作者的笔名改为实名。波别得诺斯采夫认为“除非报纸接受官方的审查, 否则一切事情都不可能有个好的开头。”^[3] 1883—1884 年, 许多激进的报刊被查封, 如谢德林主编的《祖国纪事报》、谢尔古诺夫主编的《事业报》。同时, 沙皇政府禁止公开发表评论当局的言论。美国驻俄国特使洛throp 的夫人曾在信中提到“在这里一切公开言论都被禁止。所以想了解当前形势是很困难的。”在另一封信中她写道“俄国人一般不讨论沙皇和皇后, 而且很少评论时事或政府的行为, 对于我们这样习惯于言论自由的人来讲很奇怪。”^[4] 1882 年, 全国 18 所中学发生了大规模学潮, 24 所中学出现了“非法宣传活动”。同年 12 月 2 日, 教育大臣伊·达·杰良诺夫通令全国, 恢复前教育大臣托尔斯泰时期有关教学和纪律方面的各项规定。

俄国政府加强对社会控制的另一项措施是改进国家的安全工作。鉴于 19 世纪 70 年代革命运动不断发展, 第三厅已满足不了国家安全方面的要求, 1880 年沙皇撤销了第三厅, 将其主要机构

收稿日期: 2015-11-05

作者简介: 杨尚荣(1982-), 男, 甘肃秦安人, 博士研究生, 主要从事俄国史研究。

归并到内务部所属警察部。警察部的主要职能是防范革命活动。

俄国政府通过改进警察机构,一方面打击革命组织,另一方面监视整个社会,从而加强对社会的控制。从某种意义上讲,在亚历山大三世统治时期,警察系统还是比较有效率的。它不仅使这一时期革命活动处于低潮,而且维护了社会持续稳定,为经济快速发展提供了保障。

俄国政府在司法领域的反改革措施主要是从民众手中收回亚历山大二世给予他们的权利,因为1864年的司法改革是个“致命的错误”。为了重整社会秩序,俄国政府决定重审60—70年代资产阶级法令,以纠正大改革造成的错误。亚历山大三世认为统治的前提是秩序和服从。1887年,为了增加陪审团中贵族的份额,俄国政府修改了陪审员当选条件,取消了下层民众的代表资格。1889年,减少了有陪审团的法院审理部分案件的权限,不准审理“反抗政府”的案件。公开审判也受到严格限制。

二、加强中央政府的权威

沙皇为了加强中央政府的权威,对大改革以来的地方自治政策进行了调整。大改革致使大多数贵族破产,在亚历山大三世看来,这是导致中央政府对地方失去有效控制的主要原因。长期以来,贵族是沙皇专制统治的支柱,贵族的衰落必然导致沙皇政权的不稳定。因此,亚历山大三世通过颁布反改革的法令来扶持贵族,重新加强其社会中的统治地位,从而使沙皇能够有效控制地方政权。

1889年7月12日颁布《关于地方自治长官条例》,目的是加强贵族在地方自治机构中的作用。《条例》第一条规定,自治区长官只能由当地世袭贵族担任。地方自治区长官在所辖区集行政与司法权力于一身。行政上,长官有权任命和罢免乡村官吏,有权审查乡会、村会所通过的各项决议,有权监督村社的财产状况、信贷所、皇室农民乡村银行和所有乡村信贷机关,有权对非特权阶层行使权力。司法上,地方长官代替治安法官行使司法权。

1890年6月12日颁布的《省和县地方自治

机构条例》,对选民资格和选举程序做了重大调整。为了保证贵族在代表大会中的优势,将原来的地主、市民和农民代表大会重新更名为贵族、非贵族和农民代表大会。同时进一步确定,过去都有被选举权的各等级地主现在不一定都能被选举,他们中的贵族地主有被选举权。此外,降低了贵族地主的财产资格限制。

1892年6月22日颁布的《城市条例》是为了限制市民的选举权,加强城市贵族的作用。新条例规定,城市杜马选民必须有300~3000卢布的不动产才有选举资格。同时,小商人、听差、伙计、店员等下层民众实际上被剥夺了选举权,而贵族房产主、大工商资本家占了优势,从而实际上剥夺了小市民的被选举权。

中央政府颁布这些法令的目的“在于把地方自治机构置于政府的直接控制之下,并加强贵族在其中的统治性地位,从而限制其他阶层在自治机构中的发展趋势。”^[5]

亚历山大三世加强中央政府权威的目的:一方面是为了稳定大改革后动荡的社会秩序,为经济快速发展提供稳定的社会环境;另一个很重要的方面是为了加强中央政府对地方的控制,促进国家经济政策的统一执行,协调中央政府与地方政府的关系。此外,如其他主要资本主义国家向帝国主义过渡一样,俄国在政治上也表现出一些相同的发展趋势,如“行政权力不断膨胀、国家机器日益强化、政府机构更加完善”^[6]。

三、大力推进铁路建设

俄国政府在加强对社会与地方控制的同时,大力发展国家经济。在政府经济政策的支持下,俄国在80年代完成了工业革命。铁路作为“实业之冠”,不仅对交通运输的发展产生了革命性影响,而且还拥有一条巨大的产业链;不但推动了俄国煤炭、钢铁和交通服务业等的发展,也为大型股份公司奠定了基础,同时形成了股份银行和其他各种股份公司的一个新起点。“总之,它给资本的集中以一种从未预料的推动力,而且也加速和扩大了借贷资本的世界性活动。”^[7]

1861年以来,铁路建设一直被俄国政府视为工业化的龙头。在财政大臣本格看来,如果一个

国家不能维持经济部门的正常运转,就会被视为仅次于缺少现代化军备和战略铁路之后的无能。本格把铁路的重要性排到国民经济正常运转之前,可见铁路建设对俄国国家战略的重要性。但是俄国政府在早期主要依靠私人投资进行铁路建设,而铁路建设对资本的需求量特别巨大且资本的回收周期长,因此在亚历山大二世末期造成了私人资本匮乏,使铁路建设陷入困境。财政大臣列依切林希望国家帮助私有铁路公司,而办法是让国民认购私有铁路公司股份。起初,国民对认购私有铁路公司股份持观望态度,只是在政府通过国有银行认购了5%、总数不超过4.4亿卢布的股份后,他们才开始购买私有铁路公司的股票。铁路公司因此而获得16亿卢布的资金^{[8]216}。

除了鼓励民间资本购买铁路公司股票外,为了解决铁路公司资金困难,俄国政府再一次通过国有银行向它们贷款。1880年,私有铁路公司向政府借贷11亿卢布。列依切林任财政大臣期间国家债务增长22亿卢布,其中新增部分的50%是国家提供的贷款,20%是私有铁路公司的负债,23%是农民借贷偿还赎金^[9]。政府对铁路的直接投资大部分用于铁路辅助性设施建设,如补给站和货栈等。同时,俄国政府开始把铁路建设常规化,并直接控制铁路网的建设。此外,政府继续认购深陷债务危机的私有铁路公司股份,以帮助它们渡过难关。

表1 1859—1895年俄国铁路建设情况 单位:公里

1859 - 1860	1861 - 1865	1866 - 1870	1871 - 1875	1876 - 1880	1881 - 1885	1886 - 1890	1891 - 1895
228	443	1 378	1 656	767	632	914	1 292

资料来源: Source: Peter Gatrell, *The Tsarist Economy 1850—1917*, B. T. Batsford Ltd London 1986, p. 150.

如表1所示,亚历山大三世时期俄国铁路修建里程为2 838公里,表现出前期较慢、后期明显加快的趋势。其原因在于三位财政大臣对铁路建设的不同政策。

财政大臣列依切林大力鼓励私人投资铁路建设,但铁路部门给私人铁路公司的补贴造成了国家财政困难。国家给私人铁路公司补贴,使得国库空虚,并出现预算赤字。给予私人企业优惠补贴,还造成企业家贪污腐化、营私舞弊,从而使运输效率和铁路的利润率降低。因此,本格接任财

政大臣以后决定限制给私人铁路公司的补贴和贷款,并对它们进行严格监督。1883年,根据本格的建议,国务会议决定撤销由列依切林建立的预算外铁路基金会,取消国家对私人公司的补贴。

此外,本格反对铁路专由私人修建,在重新恢复国家修建铁路的同时,从私人公司手中赎回铁路。1881—1886年,政府用1.34亿卢布赎回4条私有铁路,总长度为1 300俄里,使国家拥有的铁路网达3 500俄里,奠定了俄国国营铁路的基础^{[10]128}。

1886—1891年,维什涅格拉德斯基任财政大臣,在铁路政策上他基本与本格的政策一致,但是他为了保护铁路相关产业的发展,大幅提高了钢铁类关税。1887年度与1868年度相比,钢铁的进口关税上升了2~3倍。此外,他还禁止向国外订购铁路设备。

1891—1895年,俄国铁路建设速度加快,铁路建设里程达1 292公里。在维特的大力倡导下,1891年亚历山大三世宣布开始修建西伯利亚大铁路,并于1892年组建了西伯利亚铁路专门委员会。1891年由它的东西两端同时开工,直到1904年建成,总里程7 000公里。

铁路的重要性在于它强有力地使广阔的俄国土地上的民众、农庄和工厂联系起来。它是文明和进步的代表,把俄国同欧洲和亚洲联系起来,从而使俄国能够从中开拓市场并获益。

四、实施经济改革

除了继续大力促进铁路发展外,亚历山大三世还实施了一系列经济改革:实行贸易保护主义,大力引进外资,加大政府对重工业发展的支持力度等。这些改革措施助推经济快速发展,最终使俄国在80年代完成工业革命,并开启了90年代的“工业高涨”时期。

早在1877—1878年对土耳其战争期间,俄国政府已经决定必须用黄金支付关税,这一举措使关税从30%增加到34%。1881年,又把普通关税税率提高了10%,到1885年,把关税税率再次提高20%。与此同时,铁和煤的关税都有所增加。在1884年和1887年,政府增加了生铁、钢和机器制造业产品的关税。自1868年起,对进口商

品征税的从价率从 17.8% 增加到 1890 年的 28.8%^{[10]202}。

19 世纪 90 年代的关税几乎达到了禁止进口的水平。1891 年开始实行的门捷列夫关税准则⁽¹⁾,仅允许俄国需求极少的 14 种产品自由进入,原材料和工业制成品进口被课以重税。

鉴于俄国在工业化过程中资本的缺乏,与前几任财政大臣不同的是,维特主张大力吸引外资,使外资直接投入工业和公共设施建设。他认为,在引进外资的同时还带来其他好处,包括先进的企业管理模式、先进的技术和对工人的培训。最终这些好处能够使国家偿还借贷并使俄国经济得到快速发展。

19 世纪末,卢布的稳定和金本位的制定,使更多外国资本流入俄国资本市场,这对扩大俄国工业资本非常重要。稳定卢布汇率政策始于维什涅格拉德斯基任职时期。他不仅建立黄金储备制度,而且平衡了对外交换。维特起初反对采取金本位制度,但是不实行金本位制度就无法稳定卢布汇率,使外国投资者觉得对俄投资风险较大。1894—1897 年,他监督涉及卢布与黄金的兑换和其他以黄金作为标准流通形式的金融改革,改革的目的在于使卢布汇率稳定。1893—1896 年,投到俄国企业的外资达 4 000 万卢布(从大改革到一战前,外商对俄公司的投资从 13.4% 上升到 33.3%)^{[8]103}。

表 2 1880—1900 年外国资本在俄国工业和银行中的投资情况 单位:百万卢布

	国外累积投资额	在合资中所占的比例(%)	外国资本在新的工业投资中占的比例(%)	
1880	97.7		1880—1889	41
1890	214.7	25	1890—1892	33
1895	280.1	26	1893—1899	55
1900	911.0	37	1900—1902	47

资料来源: Source: J. P. McKay, *Pioneers for Profit: Foreign Entrepreneurship and Russian Industrialization, 1885—1913*, University of Chicago Press, 1970, pp26.

在俄国工业化过程中,有一个重要特征是政府对重工业的大力支持。这种支持,除了提高关税外,很重要的一方面是国家订货,即把一种新的原动力注入接受政府订单的金属工业中。政府通过在塞瓦斯托波尔、阿斯特拉罕和尼古拉耶夫斯克等港口建立兵工厂来直接促进工业化,并且间

接地促进圣彼得堡海军造船厂(涅夫斯基和乌克兰造船厂)和生产锅炉与蒸汽机的新式工厂(圣加尔和列斯那工厂)等的工业化。1882 年,俄国政府着手重建黑海舰队和波罗的海舰队,1886—1893 年有 7 艘装甲舰在黑海下水服役。新的船坞在黑海的塞瓦斯托波尔港和尼古拉耶夫斯克港建立起来。

新铁路公司的需求促进了铁轨的生产。1876 年,俄国政府决定铁路建设所需铁轨至少一半必须产自本国的工厂。为此,政府设计了一个长达 12 年的奖励制度,以提高仍然不足的钢轨生产。到 1884 年,在实行了 7 年之后,政府共为此支付了 140 万卢布的奖金。

在基础能源领域,煤炭业和石油工业得到迅速发展。由于政府大力发展铁路和重工业,俄国煤炭业在 1881 年以后得到快速发展。1875 年全国煤炭开采量为 166 万吨,到 1887 年上升到 442.8 万吨。1887 年位于波兰多姆布罗瓦盆地的煤炭产量达到近 200 万吨,几乎与顿涅茨克煤田早期的产量相同。这一时期,巴库的石油开采业进步很快。政府大力支持石油管道建设和油轮建造,使石油运输问题得到解决,从而使通过油槽列车运输原油量由 1877 年的 8.32 万吨飙升到 1877 年的 24.4 万吨^{[11]746}。

然而,最能说明政府推动重工业发展的是俄国几大工业基地的形成。

乌克兰工业基地。在亚历山大三世时期,乌克兰的工业发展已经使乌拉尔地区的工业黯然失色。一个全新的地区向工业化打开了大门。在国家订货的支持下,在乌克兰发展起来的是一个真正的工业联合体。在大量引进外资的情况下,以克里沃罗格铁矿和顿涅茨克煤田为基础,成群的工厂在乌克兰工业区最东端的哈尔科夫和最西端的叶卡捷琳斯拉夫省建立起来。在第聂伯河沿岸的三家大公司占有重要地位,它们拥有充足的资金、原料和高素质工人。1899 年,它们共有 15 座高炉、24 台西门子—马丁炉、42 台搅拌炼铁炉和 23 台轧钢机。1897 年,仅布良斯克公司一家就雇佣了 4 000 多名工人,生产出 16 万吨生铁、11.1 万吨钢和 9.3 万吨薄钢板^{[11]757}。1890—1895 年,顿涅茨克炼钢厂和克里沃罗格的高炉相继建立起来,此后仅 1895 年就建立了 6 家企业。

乌拉尔工业基地。乌拉尔冶金工业的特征是国家工厂的重要性十分明显。它们雇佣了大量劳动力并拥有大片森林储备。在毛塔维里克哈附近的彼尔姆公司雇佣了近 3 000 名工人,它不但生产枪和炮弹,而且也生产机器、蒸汽机和蹄铁,同时开发了 18.5 万俄亩森林,并带动了周边地区钢铁厂的发展。德米多夫家族的铁厂是一个重要的生产集团。这个集团分为两大家族企业:一家在尼什尼—塔吉尔斯克区,拥有 7 家工厂;另一家在隆耶夫卡地区,拥有 2 家工厂。前者有 4 200 名工人和 8 800 名临时工,在 1898 年用其 11 座高炉生产出 412.3 万普特生铁(占乌拉尔地区生铁总产量的 10%)、237.6 万普特熟铁和钢(12%)^{[11]758}。

圣彼得堡工业区。这是一个以高新技术为主的工业基地。1885 年之前,圣彼得堡制造了近半数的俄国火车机车;在中央工业区和南部地区的新工厂建立以后,圣彼得堡生产机车的比例下降到 1/4。在工业的其他领域,化学工业和电力工业发展更快。德国的西门子—哈尔斯卡公司建立了许多电力设备厂。随着人口的迅速增长,圣彼得堡的制造业、皮革业、食品和烟草工业都具备非常好的发展条件。

中央工业区。19 世纪 90 年代以后,中央工业区 9 个省集中了全国(包括波兰)雇工总数的 31.1%^{[11]760}。随着铁路的建设,出现了大批巨型重工业工厂,为全国供应机器,科格姆纳和索莫沃的机车生产企业更是如此。冶金业正朝着专业生产的方向推进。而这一地区的主要生产部门是机车制造业,1890—1900 年俄国共制造了大约 8 000 台机车,其中一半是中央工业区生产的。

※ ※ ※

沙皇亚历山大二世的大改革试图打破彼得大帝实行欧化政策以来形成的二元社会——上层的欧化、下层的东方化。但改革的阵痛使改革的主导者亚历山大二世成了改革的牺牲品。亚历山大三世执政后选择了保守主义的发展模式。这种现

代化发展模式在一段时期促进了俄国经济的快速发展,但它并没有解决俄国社会所面临的两大问题——土地与民主,致使经济快速发展的背后隐藏着深刻的社会危机。沙皇尼古拉二世基本上继承了这种发展模式,使俄国在经济快速发展的同时错失了自由主义改革的最好时机。当俄国进入 20 世纪以后,历史的进程中又充满了很多偶然因素,这些因素相叠加使沙皇政权丧失了改革的主动权,从而使整个帝国陷入了困境。

注释:

(1) 门捷列夫关税准则是以这一时期担任关税税则起草委员会主席的著名化学家门捷列夫命名的。

参考文献:

- [1] 姚海. 俄国现代化的两种模式及其转换[J]. 探索与争鸣, 2014 (9): 86.
- [2] Charles Lowe. Alexander III of Russia [M]. Charleston: BiblioBazaar, 2009: 139.
- [3] W. Bruce. The Romanovs: autocrats of all the Russias [M]. New York: Dial Press, 1981: 590.
- [4] Almira Strong Lothrop, The court of Alexander III [M]. Memphis: General Books LLC, 2009: 203.
- [5] 邵丽英. 改良的命运——俄国地方自治改革史[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2000: 62.
- [6] 吴于廑, 齐世荣. 世界史. 近代史编: 下卷[M]. 北京: 高等教育出版社, 2012: 190.
- [7] 俄国民粹派文选[M]. 北京: 人民出版社, 1983: 728.
- [8] Hans Rogger. Russia in the Age of Modernisation and Revolution 1881 - 1917 [M]. London: Longman Group Limited, 1983.
- [9] Peter Gatrell. The Tsarist Economy 1850 - 1917 [M]. London: B. T. Batsford Ltd, 1986: 216.
- [10] Antonio Di Vittorio, An Economic History of Europe From expansion to development [M]. London: Routledge, 2006.
- [11] 彼得·马赛厄斯, 波斯坦 M M. 剑桥欧洲经济史: 第 6 卷[M]. 北京: 经济科学出版社, 2003.

[责任编辑: 孙连庆]