

Е. Е. Ходченко

Днепропетровский национальный университет имени Олеся Гончара

КАНАДСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ

Проаналізовано політико-економічні процеси в Канаді 1873–1913 рр., коли при незмінності вибраного стратегічного курсу та збереження балансу інтересів промисловості та сільського господарства в короткий строк було створено велику динамічно розвинуту країну.

Ключові слова: Канада, економіка, фермери, промисловість.

Дан анализ политико-экономическим процессам в Канаде в 1873–1913 гг., когда при неизменности выбранного стратегического курса и соблюдения баланса интересов промышленности и сельского хозяйства в короткий срок было создано крупное динамично развитое государство.

Ключевые слова: Канада, экономика, фермеры, промышленность.

The author studies history of Canada in 1873–1913. She shows how this country converted itself into a large dynamically developing state. Canada kept to strategic policy based on industry and agriculture priorities and used extensively new human resources, including colonists from the south gubernias of the Russian Empire.

Key words: Canada, economics, farmers, industry.

Целью статьи является анализ политико-экономических процессов в Канаде в период становления государства, который проведен на основе работ отечественных и зарубежных исследователей, а также источников.

После завоевания независимости (1776 г.) в Североамериканских Соединенных Штатах быстрыми темпами стали развиваться капиталистические отношения, сопровождаемые агрессивной внешней политикой, которая под прикрытием благовидных идей прогресса, свободы и демократии быстро начала брать под контроль огромные территории: Техас в 1845 г., Калифорнию в 1848 г., Южные штаты в 1865 г., Аляску в 1867 г., территории прерий Среднего Запада в 1860–1870-е гг. Центральные территории будущей Канадской конфедерации – Земля Руперта и Северо-Западные земли до 1870 г. контролировались Компанией Гудзонового Залива (КГЗ) и не имели ста-

туса государства. Поэтому экспансия США на эту территорию была вполне реальна и вызывала обоснованные опасения со стороны правительства Канады. Чтобы сохранить контроль над ними, необходимо было предпринять срочные меры по установлению государственности и развитию интеграционных процессов с востока на запад.

В 60-х гг. XIX ст. отдельные территории будущей Канадской федерации имели довольно развитые связи с США и это экономически и географически логичное развитие могло иметь продолжение. Были сильные опасения политической интеграции и ассимиляции вследствие продолжения таких отношений. Поэтому в руководстве Канады и метрополии возобладали взгляды относительно возможно быстрого самостоятельного развития экономики в восточно-западном направлении. Это означало развитие торговых отношений по этому вектору и необходимость срочной постройки коммуникаций и инфраструктуры. Опасения, вызываемые политикой США, ускорили процесс передачи Манитобы от КГЗ под юрисдикцию Канады. Сделано это было поспешно, без информационной и инфраструктурной подготовки [12, с. 47], что вызвало волнения среди поселенцев Манитобы и привело к восстанию метисов в 1869–1870 гг. В 1871 г. в состав Доминиона вошла и Британская Колумбия.

Строительство железной дороги как коммуникативного средства было жизненной необходимостью, национальным приоритетом, который наряду с защитными пошлинами по отношению к товарам из США и заселением обширных территорий Среднего Запада смог бы обеспечить экономическую и территориальную независимость нового государства. Организация строительства железной дороги (очень затратного мероприятия) была к тому времени уже опробована в США. Одним из важных её элементов было принятие Закона (Акта земли) и предоставление 50 млн. акров земли Тихоокеанскому железнодорожному синдикату.

Доминион был создан на фоне мирового экономического подъема при правительстве Дж. А. Макдональда. В период 1868–1873 гг. экспорт и доходы страны почти удвоились [12, с. 47]. Было ожидание процветания. Поэтому Федеральное правительство согласилось на капиталовложение 100 млн. \$ в строительство железной дороги. Величие идеи вызвало национальное осознание исторической вехи в создании государства. В 1871 г. споры между США и Великобританией были улажены в соответствии с Вашингтонским соглашением [13], в том числе был оговорен факт трансконтинентального Доминиона.

В конце 1873 г. экономический подъем закончился, и началась мировая депрессия. Это привело к резкому снижению объемов внешней торговли. Экспорт упал на 20 % по сравнению с пиком 1873 г. Депрессия быстро сказалась на снижении национального дохода, в то время как государственный долг продолжал увеличиваться. Естественно, сократились ассигнования на строительство железной дороги. Стагнация экономики продолжалась до 1879 г. Это привело к тому, что Федеральное правительство вынуждено было пересмотреть программу развития. Правительство А. Макензи (1873–1878 гг.) объявило строительство железной дороги общественной работой, что означало финансирование этой программы за счет регионов. Главной целью правительства было стремление к возобновлению соглашения с США о взаимной торговле, которое так и не было ратифицировано в 1874 г. сенатом США, вследствие чего правительство вынуждено было изменить стратегию своей экономической политики [5, с. 64]. Вашингтонское соглашение 1871 г. дало Соединенным Штатам привилегии в рыбной ловле у берегов Канады в Атлантическом океане, навигации и использовании на равных каналов на Великих озерах. Правительство Канады надеялось на взаимные уступки в торговых отношениях, но эти ожидания не оправдались. Американская промышленность в 1875–1877 гг. еще не имела существенных преимуществ перед Канадой вследствие высокой заработной платы рабочих (наследованной со времен Гражданской войны), которая увеличивала себестоимость продукции. Поэтому канадская промышленность тогда могла конкурировать на североамериканском рынке. Но поскольку США не шли на взаимные торговые уступки, то в политических и деловых кругах Канады росло понимание необходимости срочного введения защитных мер в отношении собственного рынка, тем более, что ценовой уровень импорта в Канаду в 1873–1879 гг. снизился на 26 %, в то время как ценовой уровень экспорта упал всего на 8 % [12, с. 51]. Это отрицательно сказалось на промышленности и торговле страны.

В 1878 г. к власти вновь пришло правительство Дж. А. Макдональда, имевшее собственную программу экономического курса. Главной идеологией его стал протекционизм. Основным принципом поддержания внутреннего производства стало существенное повышение пошлин, в том числе на товары широкого потребления: текстиль на 30 %, машины и оборудование на 25 %, полуфабрикаты и сырье от 10 до 20 % [5, с. 69–70]. Целью федерального правитель-

ства было оживление экономического развития центральных и западных регионов, что ускорило бы объединение страны. В этот период национальный доход почти полностью состоял из таможенных пошлин и акцизного сбора. Повышение пошлин явилось мощным инструментом стимулирования внутреннего производства широкого ассортимента товаров ранее ввозимых в страну извне, а также межрегиональной торговли. Улучшение финансового состояния Доминиона совпало с коротким периодом экономического подъема во всем мире (с 1879 по 1883 г.). Этот результат позволил вновь поднять вопрос о строительстве трансконтинентальной железной дороги. Политика ее строительства в рамках общественных работ была отвергнута и в 1880 г. группа предпринимателей согласилась строить Канадскую Тихоокеанскую железную дорогу (КТЖД) как частное предприятие. Правительство обещало существенные субсидии, согласилось на монопольный пункт [10] и, по сути, оградило компанию от конкуренции. Компании выделялась 25 млн. акров земли вдоль железной дороги, которая не подлежала обложению налогом в течение двадцати лет. Строительство было связано с большими трудностями, но завершено досрочно и 7 ноября 1885 г. основная линия КТЖД была сдана в эксплуатацию. Доминион с помощью субсидий поощрял строительство поперечных линий. Области и муниципалитеты также оказали значительную помощь. К 1896 г. общественная помощь позволила построить 3300 миль железнодорожных веток и 1700 миль линий для потенциальной колонизации в малозаселенных и бесплодных местностях. Всего, несмотря на неблагоприятные экономические условия, к 1896 г. было построено 16270 миль железнодорожного полотна, причем обширная сеть железных дорог была сдана и в Южной Манитобе [12, с. 53]. Правительственная помощь в строительстве железной дороги составила: 165 млн. долларов – средства Доминиона, 33 млн. – провинций, 16,9 млн. – муниципалитетов. Общие затраты, с учетом стоимости выделенной земли и средств связи, составили 697,2 млн. долларов [12, с. 53]. Кроме КТЖД, позже были построены и другие трансконтинентальные железные дороги со своей сетью поперечных линий.

Правительство вправе было ожидать отдачи от столь затратного предприятия. Но разветвленная сеть железных дорог не приносила ожидаемого эффекта. Краткое торговое возрождение наблюдалось только в период 1879–1883 гг. Урожаи 1888–1890 гг. были низкими и лишь к 1897 г. объем экспорта достиг уровня 1873 г. на душу населения. Из-за

снижения экспорта, продолжающегося до 1896 г. вследствие падения мировых цен, снизились и поступления от таможенных пошлин (в 1895 г. по сравнению с 1883 г. они сократились на 5,5 млн. долларов).

Неблагоприятные экономические условия в стране в 1884–1896 гг. наиболее отразились на демографической ситуации: численность населения за десятилетие (с 1881 по 1891 гг.) выросла всего на 11,7 %. Это объясняется оттоком из страны в период с 1871 по 1901 гг. 1 млн. 964 тыс. человек при иммиграции в Канаду 1 млн. 549 тыс. человек в тот же период [10, с. 53]. Отток населения из Канады происходил преимущественно в США, где его рост за тот же период составил 24 % [5, с. 75]. Причиной этого явился ряд факторов: более привычные для многих переселенцев эмигрантов природно-климатические условия США; развитая инфраструктура на территории этого государства, позволяющая быстрее получать результаты от труда; более дешевые товары, в том числе сельскохозяйственное оборудование. Кроме того, США на десятилетие раньше Канады начали освоение своего Среднего Запада и, естественно, обеспечили информационную поддержку проектов. А из опыта тех же США известно [8], что результативность рекламы, направленной на заселение целинных земель новых территорий, начинает проявляться не сразу. Для этого необходимо нескольких лет настойчивого труда. Поэтому многим, не только вновь прибывшим переселенцам, но и коренным канадцам перспектива переселиться в США казалась более привлекательной. В 1891 г. около 20 % канадцев жили в США [12, с. 54]. Канадское правительство первоначально проводило политику привлечения в Доминион поселенцев преимущественно британского происхождения [11]. Однако они далеко не всегда могли выдержать тяжелые пионерские условия жизни. Так, например, в Саскачеване к 1880-м гг. из 1376 участков, выданных им в 1870-х гг., обрабатывалось только 463 [2, с. 65]. Неудачей закончилась попытка выходцев из Шотландии создать поселения в Южной Манитобе [6, с. 179]. Кроме того, рост населения в Канаде шел, в основном, за счет городов, куда достаточно охотно ехали и переселенцы. С 1871 г. до 1891 г. городское население выросло с 20 % до 38 % [12, с. 54]. Ни эмигранты, ни местные жители в 1879–1885 гг. не чувствовали поддержки правительства. Национальное единство и в предыдущие годы было довольно слабым, а в этот период, имея незначительную экономическую поддержку, еще более ослабло и даже окончание строительства КТЖД не могло его поднять. Провинции были недовольны центральной по-

литикой – они требовали субсидий, изменения пошлин и тарифов на перевозки. Такое положение в провинциях не могло удержать людей на земле и поэтому нельзя было рассчитывать на увеличение доходов страны без корректировки социально-экономической политики. В 1883–1884 гг. правительство вынуждено было выделить большие средства на инвестиции общественных работ, но уже в 1886 г. из-за возникшего дефицита они снизились. Централизованное управление Доминиона недостаточно реалистично оценивало положение в регионах и их проблемы. Правительство решало общие задачи, а округа имели возможности решения ряда проблем, которые могли бы облегчить их экономическое положение и наполнить местные бюджеты. Но этот процесс сдерживался законами Доминиона. В 1887 г. в Квебеке состоялась конференция, на которой собрались региональные премьер-министры [2]. Они требовали увеличения субсидий областям, согласования с регионами финансирования общественных работ, назначение вице-губернаторов из провинциальных сенаторов, а не из чиновников Доминиона. Результатом работы этой конференции стало расширение прав местных законодательных органов. Тарифы, начиная с 1885 г., получили тенденцию к снижению. Позже, в 1888 г. Доминион аннулировал монополию КТЖД [12, с. 69] и в начале 1890-х гг. тарифы начали заметно снижаться. Этому способствовала также политика Доминиона по предоставлению субсидий на строительство новых линий взамен снижения тарифов. Информационное обеспечение политики иммиграции, проводимое правительством до середины 80-х гг., было недостаточно эффективным. Позже в него вошел менеджмент КТЖД, который был заинтересован в быстрой раздаче бесплатных государственных земель по двум причинам: во-первых, рост населения увеличивал товарооборот, производимый по железной дороге, во-вторых, уменьшение фонда госземель приближало время начала реализации земли, выделенной правительством КТЖД. Синдикат первоначально придерживал землю, ожидая повышения цен, и планировал ее продажу по 2,5 доллара за акр, но в 1883 г. вынужден был начать реализацию, снизив цену до 1,5 доллара за акр. Кроме того, поскольку спрос был невелик, ввел гибкую политику льгот, предоставляя фермерам рассрочку на пять и более лет, снижая расценки на перевозки по железной дороге для фермеров, купивших у него землю, а также осуществлял у них закупку пшеницы по более высоким, чем на мировом рынке, ценам. Таким образом, с 1883 г. по 1896 г. синдикат продал 3,6 млн. акров земли [4, с. 189–190].

С приходом в 1896 г. правительства У. Лорье (1896–1911 гг.) иммиграция в Канаду приобрела дополнительный импульс и большой размах. В 1895–1896 гг. правительство изменило иммиграционную политику в сторону расширения этнических групп желательных для Канады иммигрантов и более способных к адаптации в условиях Среднего Запада. В привлечении иммигрантов были заинтересованы не только железнодорожные, но и пароходные компании [8, с. 133]. Сотни агентов работали в Европе и Азии, рекламируя канадские прерии и возможности получения высоких урожаев. На каждом иммигранте они зарабатывали по 5 долларов [1, с. 14]. К 1900 г. земли в США были, в основном, заняты. Это существенно активизировало миграцию в Канаду. К 1900 г. поднялась национальная промышленность. Канада из страны, ввозящей сельскохозяйственное оборудование, превратилась в государство – экспортера сельхозмашин. Правительство проводило также большую работу в области совершенствования сельского хозяйства. В 1884 г. оно послало большое количество фермеров и агрономов в Европу и США для изучения передового опыта в выращивании пшеницы. К 1885 г. в Канаде работало уже 20 специализированных опытных станций. Большую популярность получили ежегодные сельскохозяйственные выставки. В 1891 г. в Онтарио был открыт колледж, дававший фермерам бесплатные консультации и рекомендации в области сельского хозяйства. Кроме того, правительство ежегодно выделяло на систему подготовки фермеров около 50 млн. долларов [7, с. 105]. Были разработаны новые сорта пшеницы и методы ведения сельского хозяйства в условиях жаркого, но короткого лета.

Эти корректировки иммиграционной, экономической и социальной политики привели к тому, что когда в 1896 г. кризис окончился, Канада была подготовлена к удачному старту в рынок в условиях мирового экономического подъема. Уже к 1907 г. тарифы на железнодорожные и морские перевозки настолько снизились, что позволили сделать цены на канадское зерно самыми низкими в мире. Время с 1909 по 1913 гг. стало периодом быстрого экономического подъема страны. Средние цены экспорта увеличились на 33 %, а импорта только на 24 % [12, с. 67]. Около миллиона иммигрантов обосновались в Манитобе, Саскачеване и Альберте. Область занятой ими земли увеличилась с 10 до 70 млн. акров, производство пшеницы выросло с 20 до 209 млн. бушелей, а цены на нее выросли на 62 %, что позволило получать до 400 млн. долларов ежегодно [12, с. 68].

Канада стала одним из основных поставщиков мирового экспорта пшеницы. Повышение численности населения на Среднем Западе страны, значительный рост производства пшеницы и ее экспорта после 1896 г. привели к росту объема железнодорожных перевозок на восток. Увеличение доходов от реализации пшеницы расширило покупательную способность центральных штатов. Промышленность восточных штатов в результате получила ёмкий внутренний рынок. Рост объема перевозок только по КТЖД с 1896 по 1913 гг. вырос с 20,7 до 107 млн. тонн [4, с. 184]. Это привело к реализации экономических целей Конфедерации – развитию интеграционных процессов в восточно-западном направлении. Стратегический экспортный продукт – пшеница, преобразовал изолированные регионы в объединенное расширяющееся народное хозяйство. Повышающееся благосостояние общества укрепило политическую структуру Конфедерации и национальное единство страны. К 1925 г. Канада вышла на лидирующие позиции, экспортировав 286 млн. бушелей пшеницы [12, с. 115], что составило 38 % мирового экспорта. Таким образом:

1. Британские и канадские геополитики, зная закономерность процесса захвата и присоединения территорий, проводимого США, с запозданием спрогнозировали время возможного начала такого процесса по отношению к территории Земли Руперта. И поэтому вынуждены были поспешно начать закрепление государственных границ, включавших эту территорию, Северо-Западные земли и Британскую Колумбию. Поспешность и неподготовленность такого решения привела к волнениям в Манитобе, а в дальнейшем – к замедленному темпу заселения прерий.

2. Создание независимого Доминиона от побережья Атлантического океана до Тихого было возможно при выполнении трех условий: заселении и освоении пустующих земель Среднего Запада; прокладки трансконтинентальной железной дороги; развитии собственной экономики и внутритерриториальной торговли, для чего необходим был ввод высоких защитных пошлин по отношению к американским товарам. Эти три условия стали приоритетными направлениями политики Канадской Конференции.

3. Прокладка трансконтинентальной железной дороги производилась по примеру США, путем предоставления железнодорожному синдикату государственных земель для получения средств на строительство, государственных субсидий, предоставления льгот по налогообложению земли и монопольных прав. Эти меры позволи-

ли, с одной стороны, досрочно завершить строительство, с другой – превратить железнодорожный синдикат в мощную и разностороннюю монополию, включающую в себя, кроме транспортных услуг, реализацию миллионов акров земельных угодий, строительство, ирригацию земель, эксплуатацию полезных ископаемых, элеваторное хозяйство и т.п. Ее деятельность по продаже земли вначале была позитивной, т.к. цена составляла 1,5\$ за акр и земля могла быть приобретена с дополнительными льготами, но с 1897 г. цены стали спекулятивно высокими и доступными только зажиточным фермерам.

4. Высокие защитные пошлины по отношению к американским товарам позволили к 1900 г. поднять промышленность Канады, но уменьшили рентабельность сельского хозяйства и ухудшили условия жизни в сельских регионах, в результате чего стало увеличиваться переселение в города.

5. Заселение и освоение прерий, несмотря на многолетний положительный опыт отдельных фермерских хозяйств и, особенно, меннонитских колоний, получающих прекрасные урожаи, проходило с большими трудностями по следующим причинам: недостаточная финансовая поддержка государством регионов; малоэффективная внутренняя и внешняя информационная политика, а также тенденциозное отношение к иммиграционной политике, отдающее предпочтение выходцам из Британии и Западной Европы. Это, а также климатические условия, делали более привлекательным для колонизации до 1896 г. Средний Запад США, куда и шел приток людских ресурсов. После 1900 г., когда территории в США были освоены, начался обратный процесс переселения в Канаду. Изменение эмиграционной политики в 1895–1896 гг. позволило увеличить количество и изменить качественный состав поселенцев, привлечь менее притязательных иммигрантов, способных закрепиться на земле в природных условиях Среднего Запада Канады.

6. В условиях дефицита средств в период 1878–1906 гг. правительство Канады старалось соблюсти баланс интересов промышленных кругов и сельскохозяйственных регионов. Оно в рамках своей программы последовательно проводило стратегию по строительству государства. Совокупный комплекс политических решений и практических дел позволил к 1906 г. в основном закончить структурную перестройку государства и встретить мировой экономический подъем подготовленным для удачного старта. В последующие 1907–1913 гг., благодаря расширившемуся экспорту пшеницы, развились интеграционные процессы

в направлении восток-запад, преобразовав изолированные регионы в объединенное народное хозяйство, что укрепило политическую структуру Конфедерации и национальное единство страны.

Библиографические ссылки

1. Білецький Л. Українські піонери в Канаді / Л. Білецький. – Вінніпег : Комітет українців Канади, 1951.

2. Данилов С. Ю. История Канады / С. Ю. Данилов. – М. : Весь Мир, 2006. – 256 с.

3. Марущак М. Історія українських канадців : у 2 т. / М. Марущак. – Вінніпег, 1991. – Т.1. – 464 с.

4. Панкратов А. И. Эксплуатация земельных фондов Западной Канады «Обществом Канадской Тихоокеанской железной дороги» в конце XIX – начале XX в. / А. И. Панкратов // Из истории нового и новейшего времени: сб. трудов под ред. А. Л. Нарочницкой. – М., 1973. – С. 183–202.

5. Сороко-Цюпа О. С. История Канады : учеб. пос. для студ. вузов / О. С. Сороко-Цюпа. – М.: Высшая школа, 1985. – 304 с.

6. Сыч А. И. О роли славянской иммиграции в освоении канадского Запада (1896–1914 гг.) / А. И. Сыч // Американский ежегодник. 1989 – М. : Наука, 1990. – С. 174–189.

7. Тишков В. А. История Канады / В. А. Тишков, Л. В. Кошелев. – М. : Мысль, 1982. – 268 с.

8. Шлепаков А. Н. Славянские группы Канады / А. Н. Шлепаков // Национальные проблемы Канады; под ред. Ю. П. Аверкиевой. – М. : Наука, 1971. – С. 133–171.

9. Bonanza Farming in the Red River Valley/ed. by Hiram Draehe. MHS Transactions Series 3, № 24, 1967–1968 season. – <http://www.mhs.mb.ca/docs/transactions/3/bonanzafarming.shtml>.

10. Expansion of Settlement in Manitoba, 1870–1900/ ed. by J. Friesen MHS Transactions Series 3, 1963–1964 season. – <http://www.mhs.mb.ca/docs/transactions/3/settlementexpansion>.

11. Prairie settlement: an introduction. – <http://www.smokylake.com/history/paper7/chapterVII.htm>.

12. Report of the royal commission on dominion-provincial relations. Book 1. Canada: 1867–1939. – Ottawa : King's Printer, 1940.

13. Treaty of Washington, May 8, 1871. – <http://www.canadahistory.com/sections/documents/usrelations/treatywashington.htm>.