

УДК 93/94

ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ РЫВОК И ЗАРОЖДЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ЭПОХИ НИКОЛАЯ II: ОТ МЕТАЛЛУРГИИ К «РУССКОМУ ВИТЯЗЮ»

Зайкин Р.В., студент гр. ИХб-25, I курс

Научный руководитель: Кондрина И.В., к.п.н., доцент
Кузбасский государственный технический университет
имени Т.Ф. Горбачева, г. Кемерово

Значение исторической грамотности человека возрастает в нашей стране с каждым днем. Не только просвещение в основных исторических событиях, но и умение анализировать, структурировать информацию, проводить аналогии с прошлым, а также делать выводы - это лишь немногие аргументы в пользу изучения истории России. Ответ на вопрос: «Что позволяет государству в самые сложные исторические моменты мобилизоваться и начать позиционировать себя как великую державу?», - можно найти в разные исторические эпохи жизни нашей страны. Актуальность данной проблемы видна и сегодня. Попробуем проследить историческую цепочку событий индустриального рывка в период правления Николая II. Остановимся более подробно на факте авиастроения, ресурсах и перспективах этого направления развития экономики нашей страны.

Эпоха правления императора Николая II стала периодом мощного, хотя и противоречивого, индустриального роста. Вступив на престол в 1894 году, молодой император унаследовал курс на форсированную индустриализацию, заложенный его отцом и министрами финансов И.А. Вышнеградским и С.Ю. Витте. Причины ускоренного развития промышленности носили как экономический, так и геополитический характер. Отставание от ведущих держав Запада по показателям производительности труда и технической оснащенности грозило потерей статуса великой державы, что было подтверждено неудачной Крымской войной и постепенным изменением баланса сил в Европе.

«Цели индустриализации начала XX века можно разделить на стратегические и тактические. Стратегической целью являлось преодоление технико-экономической отсталости, создание самодостаточного военно-промышленного комплекса и обеспечение экономической независимости. Тактические цели диктовались необходимостью модернизации армии и флота после поражений и под влиянием научно-технической революции (появление средств связи, авиации, автомобилей). В отличие от «железнодорожной» индустриализации 1880–1890-х годов, новый этап требовал развития

качественной металлургии, машиностроения и зарождающегося сектора высоких технологий – авиапрома» [1]

Методологической основой работы служат принципы историзма и системности. Применение историко-генетического метода позволяет проследить эволюцию промышленной политики и становление авиационной отрасли от первых экспериментальных образцов до серийного заводского производства. С помощью сравнительно-исторического метода сопоставляются темпы развития различных отраслей (металлургии и машиностроения), а также уровень отечественных разработок в контексте мировых достижений начала XX века. Статистический метод используется для анализа количественных показателей производства самолетов, автомобилей и продукции металлургии, что позволяет верифицировать выводы о масштабах индустриального рывка.

«Индустриализация николаевского времени базировалась на новом витке развития металлургии. Если в конце XIX века упор делался на добычу угля и выплавку чугуна на Урале, то в 1900–1910-е годы произошло «второе рождение» металлургии на юге России (Донбасс, Кривой Рог). Здесь строились заводы с использованием передовых западных технологий – мартеновских печей и прокатных станов. К 1913 году Россия вышла на 5-е место в мире по выплавке чугуна и стали. Эта металлургическая база стала основой для диверсификации промышленности. На смену простым рельсам и мостовым фермам пришла потребность в высококачественных сталях для автомобильной и авиационной промышленности. Однако одной из ключевых проблем оставалась узость внутреннего рынка и сильная зависимость станкостроения от импорта. Несмотря на это, наличие мощной металлургии позволило таким гигантам, как Путиловский завод в Петербурге и РБВЗ, приступить к выпуску сложной техники». [3]

«Авиационная промышленность стала визитной карточкой инновационного потенциала империи. В отличие от автомобилестроения, где Россия в значительной степени копировала западные образцы (как это было с лицензией на бельгийские автомобили Fondu для Руссо-Балта), в авиации инженерная мысль в скором времени вышла на мировой уровень». [2]

Ключевую роль в этом процессе сыграл Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ). Изначально завод в Риге, получив поддержку Военного ведомства, создал самое передовое производство с электротехническим оборудованием и метрической системой измерений, что упрощало инженерные работы [2]. В 1910 году РБВЗ начал производство самолетов по французским лицензиям, однако настоящий прорыв произошел после создания в 1912 году в Петербурге авиационного отдела под руководством молодого талантливого конструктора Игоря Ивановича Сикорского [3; 6]. Именно здесь, на территории России, формировалась школа мирового авиастроения.

Не менее важную роль играли и другие предприятия. В 1909 году было учреждено Первое Российское Товарищество Воздухоплавания (ПРТВ),

начавшее выпуск бипланов «Россия-А». В Москве активно работал завод «Дукс», чей аэроплан в 1910 году стал одним из лучших своего времени [1]. В Петербурге, помимо РБВЗ, серийный выпуск аэропланов для армии и флота наладили заводы С.С. Щетинина и В.А. Лебедева [3]. К 1914 году в России сложилась целая сеть авиационных производств: от Риги и Петербурга до Москвы и Одессы.

Период 1913–1917 годов стал «золотым веком» русской авиационной мысли. Главным достижением, не имевшим аналогов в мире, стало создание под руководством И.И.Сикорского первых в мире четырехмоторных самолетов «Русский витязь» (1913 г.) и «Илья Муромец» (1913–1914 гг.) [1; 7]. Это был гигантский скачок: если большинство стран осваивали легкие одномоторные аэропланы, Россия приступила к серийному выпуску стратегических бомбардировщиков.

Количественные показатели свидетельствуют о масштабах работы. Так с 1910 по 1917 год российскими заводами было выпущено несколько тысяч машин. Только до конца 1916 года на русских заводах построили 1893 самолета [7]. За годы Первой мировой войны русская армия получила 3100 самолетов, из которых 2250 были отечественного производства. Всего было построено около 85 экземпляров бомбардировщиков «Илья Муромец» различных модификаций. Эти корабли имели максимальную бомбовую нагрузку до 1,5 тонн и до 7–8 пулеметов, оставаясь непревзойденными по мощи до конца войны [7].

Значительные успехи были и в подготовке кадров. В 1910 году под Севастополем была открыта Офицерская школа авиации. За период до февраля 1917 года она подготовила порядка 600 военных летчиков [1]. Всего за 1915 год было подготовлено около 190 пилотов.

Кроме того на РБВЗ было освоено производство отечественных моторов «Русбалт», которыми оснащалась большая часть «Муромцев», что снижало зависимость от французских «Гномов» и «Сальмсонов» [7].

На базе РБВЗ в Риге с 1909 по 1915 год было выпущено около 500–625 автомобилей (модели С24/30, К12/20 и др.). Хотя масштабы были скромными (например, модели С выпущено 347 экз., модели К – 141 экз.), это стало основой для будущих авиационных заводов [2; 6].

К 1914–1915 годам структура авиационной промышленности включала несколько сегментов:

- производство тяжелых кораблей (РБВЗ - Петроград);
- производство гидросамолетов (завод Щетинина и мастерские Д.П. Григоровича - создатели летающих лодок М-5, М-9, торпедоносцев) [4; 7].
- производство легких самолетов-разведчиков и истребителей («Дукс» - Москва, завод Лебедева - Петроград, завод Анатра - Одесса) [3; 7].
- двигателестроение (отделение завода «Гном» в Москве, РБВЗ (моторы «Русбалт»), завод Калепа в Риге) [7; 8].

Таким образом, отмечая огромные шаги российской тяжелой промышленности, а именно авиастроения, позволили активными темпами продвинуться далеко вперед и опередить свое время.

Индустриализация эпохи Николая II стала периодом, когда Российская империя вплотную приблизилась к статусу не только аграрной, но и передовой индустриальной державы. Анализ развития авиационной промышленности позволяет сделать следующие выводы:

- Россия стала мировым лидером в области тяжелого самолетостроения. Опыт РБВЗ и Сикорского доказал способность отечественной инженерной школы решать задачи, непосильные другим странам. Появление «Ильи Муромца» стало таким же прорывом, как создание атомного проекта или космической техники в XX веке;

- государственное финансирование и военные заказы сыграли решающую роль в становлении авиапрома. Однако отсутствие единого координационного центра в начале войны (Военное министерство устранилось от координации выпуска [7]) привело к дефициту запчастей и зависимости от импорта моторов. Тем не менее, создание в 1912 году Воздухоплавательной части при Генштабе стало важным шагом к упорядочиванию отрасли. [1]

Однако, несмотря на индустриальный прорыв в России николаевской эпохи, мы можем видеть и проблемы, которые существовали на тот период времени. Так, Россия и не смогла достичь самодостаточности в производстве двигателей и станков. Производительность оставалась низкой по сравнению с Германией: к 1917 году Германия одновременно имела в строю до 2500 машин, тогда как Россия – около 500 [7]. Эвакуация заводов из Риги в 1915 году (в Москву, Фили, Петроград, Тверь) [2; 4; 5] подорвала производственные мощности, а последовавшая революция уничтожила многие начинания.

Но при всем этом, созданная в имперский период производственная база стала фундаментом для советской авиапромышленности. Заводы в Филях (бывший «Руссо-Балт») и в Ленинграде (бывший Щетинина) после национализации продолжили выпуск самолетов, став основой будущего ГКНПЦ им. Хруничева и других предприятий [4; 5].

Таким образом, эпоха Николая II, несмотря на социально-политические катаклизмы, стала временем формирования российской наукоемкой промышленности, заложив традиции инженерного поиска и серийного производства сложнейших летательных аппаратов.

Список литературы

1. Ко Дню Воздушного Флота России [Электронный ресурс] // Российский государственный архив кинофотофонодокументов (РГАКФФД). – 2025. – URL: <http://rgakfd.ru/news/novosti/ko-dnyu-vozdušnogo-flota-rossii> (дата обращения: 08.03.2026).

2. От автомобилей к ракетам. Как Руссо-Балт перестал ездить и начал летать [Электронный ресурс] // Аргументы и Факты. – 07.06.2019. – URL: https://aif.ru/auto/about/ot_avtomobiley_k_raketam_kak_russo-balt_perestal_ezdit_i_nachal_letat (дата обращения: 08.03.2026).
3. Бочинин, Д.А. Серийное производство военных аэропланов на авиационных заводах Санкт-Петербурга в 1909-1917 гг. / Д.А. Бочинин // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – Тамбов: Грамота, 2012. – № 12 (26): в 3-х ч. Ч. I. – С. 34-37.
4. Авиационные заводы (1917–1942 гг.) [Электронный ресурс] // Путеводители по российским архивам. – URL: <https://guides.rusarchives.ru/print/node/73795> (дата обращения: 08.03.2026).
5. Центру Хруничева – 104 года [Электронный ресурс] // Роскосмос. – 30.04.2020. – URL: <https://special.roscosmos.ru/28466/> (дата обращения: 08.03.2026).
6. Russo-Balt [Электронный ресурс] // Wikipedia. – URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Russo-Balt> (дата обращения: 08.03.2026).
7. Русская авиация в Первой мировой войне [Электронный ресурс] // Энциклопедия. – URL: https://cyclowiki.org/wiki/Русская_авиация_в_Первой_мировой_войне (дата обращения: 08.03.2026).
8. Соллингер, Г. Авиация в Риге: первые шаги (1908-1914) / Г. Соллингер // Вопросы истории естествознания и техники. – 2017. – № 4. – С. 791-805.