

Новые переводы

ИР Мы публикуем заключение к известной книге Фрэнка Доббина «Формирование промышленной политики»¹. Подобно многим другим переводам, она готовится к изданию в нашей хрестоматии «Западная экономическая социология». Сама эта книга цитируется с завидной частотой представителями самых разных исследовательских направлений. Причем, ее трудно однозначно отнести к какой-либо категории. Сам Доббин называет себя институционалистом, последователем веберовской традиции, но с неменьшим основанием он может квалифицироваться как приверженец культурно-исторического подхода.

ПОЛИТИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА И ИНДУСТРИАЛЬНАЯ РАЦИОНАЛЬНОСТЬ

Фрэнк Доббин

Перевод М.С. Добряковой

Научное редактирование – В.В. Радаев

<...>

Термины, используемые в социокультурном подходе к анализу политики

Подход к анализу политики, сконцентрированный на культуре, которая воплощена в институционализированных причинно-следственных связях, требует применения особых терминов.

Индустриальные культуры [industrial cultures]. Индустриальные культуры – это институционализированные принципы промышленной организации и хозяйственного поведения, принятые в той или иной стране [Dyson 1983]. Принадлежат к сфере культуры, они состоят из практик и связанных с ними смыслов. Смысловую сторону культуры обозначают понятиями троп², фрейм, идеология, мировоззрение, типология, коллективное бессознательное, габитус, коллективные репрезентации, набор инструментов [toolkit] и эпистема. Я считаю, что смыслы неотделимы от практик, по поводу которых они сконструированы, и поэтому использую словосочетание «индустриальная культура» для обозначения одновременно смысла и практики. В силу своей рационализированности, индустриальные культуры обладают всеми характеристиками других рационализированных систем, пронизывают различные уровни действия, связывая их между собой. Они выстроены вокруг распознаваемых логик, отличающихся прагматичным здравым смыслом, и зачастую сравниваются с природными феноменами (как, например, в более общих рассуждениях по

¹ Dobbin F. *Forging Industrial Policy: The United States, Britain, and France in the Railway Age*. Cambridge [England], N.Y.: Cambridge University Press, 1994.

² Тропы (от греч. tropos – поворот, оборот, оборот речи) – согласно длительной традиции, понятие поэтики и стилистики, обозначающее такие обороты (образы), которые основаны на употреблении слова (или сочетания слов) в переносном значении и используются для усиления изобразительности и выразительности речи. К тропам относятся следующие стилистические средства: метафора, метонимия, синекдоха, эпитет, гипербол, литота, оскюморон, перифраза и т.п. // Лингвистический энциклопедический словарь. Под ред. В.Н. Ярцевой. М.: Советская энциклопедия, 1990. *Прим. перев.*

поводу рационализированных институтов, предложенных М.Дуглас [Douglas 1986]) – так что там, где считается, что естественный отбор способствует рациональности, обычаи на уровне индивида, организации и публичной политики будут ориентированы на процессы отбора.

Парадигмы промышленной политики [industrial policy paradigms]. Парадигмы промышленной политики – это институционализированные принципы политического действия, усиливающие индустриальную культуру. Как сказал Питер Холл, парадигма политики подобна гештальту: «она структурирует то, как сами политики видят мир и свою роль в нем» [Hall 1992]. Парадигмы политики включают как практики (в форме стратегий), так и парные связи целей и средств (в форме принципов правительственных действий). Они укрепляют индустриальную культуру, создавая и поддерживая определенные модели поведения хозяйственных акторов и представляя эти модели как эффективные. Например, американская антимонопольная политика поощряет ценовую конкуренцию между фирмами и представляет рыночную конкуренцию в качестве залога макроэкономической эффективности.

<...>

Введение

Я начал с утверждения о том, что к XX в. США, Франция и Великобритания выработали чрезвычайно различные стратегии промышленного роста, которые сохранились и поныне несмотря на серьезные политические изменения. Параллели между современными парадигмами промышленной политики этих наций и их традиционными парадигмами политического устройства просто удивительны. Многие авторы воспринимают параллели между политическими и хозяйственными системами наций как некую данность и используют такие общие термины, как политика *laissez-faire*, либерализм, стейтизм [statism], авторитаризм, для описания сразу обеих систем. Моя задача состояла в том, чтобы показать неочевидность таких параллелей; я предположил, что раскрытие их связи является ключом к пониманию того, почему между нациями сохраняются различия в проводимой политике. Изучая влияние государственных институтов начала XIX в. на последующее развитие политики в области железнодорожного хозяйства, я попытался понять, каким образом индустриальные культуры начали походить на политические культуры. При этом я не утверждаю, что парадигмы промышленной политики, сложившиеся в этих странах, были предопределены политической культурой – напротив, в США самая первая парадигма промышленной политики была отвергнута и в течение XIX в. заменена другой. Скорее, мне хотелось показать, что, выделяя одни социальные процессы как конституирующие для существующего порядка, а другие – как деструктивные, институционализированная политическая культура формировала типы индустриальных практик, которые нации пытались создать, и практик, возникновение которых они пытались предотвратить. Иными словами, придавая символическое значение определенным причинно-следственным связям в социальной жизни, политическая культура формировала средства, которые использовались нациями для достижения целей промышленной организации и роста.

Я не буду обращаться к межстрановым сопоставлениям, а остановлюсь на теоретических выводах исследования. Последние позволяют предположить, что взгляд на современность с позиций социального конструктивизма, отказывающийся от привычных описаний процесса выработки политических решений [policymaking], как они представлены в современном мировоззрении, ведет нас к нетрадиционному пониманию этого процесса. Это понимание существенно отличается от доминирующих в социальных науках парадигм, и едва ли его можно отстоять на ограниченном пространстве одной небольшой книги. Поэтому моя цель заключалась не в систематических доказательствах несостоятельности существующих теорий, а в предложении некоторых свидетельств в поддержку альтернативного взгляда на роль культуры, политики, экономики и институтов в процессе построения политики в современных рационализированных [rationalized] национальных государствах. Прежде чем

перейти к анализу роли рационализованного смысла в каждой из этих сфер, я продемонстрирую исторические выводы, вытекающие из основной идеи книги.

Возникновение парадигм промышленной политики

Несомненно, политическая культура влияла на то, как нации понимали и институционализировали экономическую рациональность. В каждой стране традиционные государственные институты поддерживали одни социальные практики и подавляли другие, представляя одни из них конституирующими существующий порядок, а другие – разрушающими его. Сталкиваясь со стремительными изменениями в сфере хозяйства, политики пытались перенести принципы политического порядка в промышленную сферу. Так логика политической организации становилась логикой промышленной организации. В целом, государства достигали искомого политического порядка, предоставляя суверенные права местному сообществу, централизованному государству или индивиду. В каждом случае политические институты символически обозначали возможный контроль со стороны других сфер как угрозу существующему порядку.

Американская политическая культура символически обозначила суверенитет местного сообщества как средство достижения политического порядка, и на ранних этапах политика в отношении железных дорог представляла контроль местного сообщества за планированием и финансированием в этой сфере в качестве ключа к достижению искомого хозяйственного порядка. Эти ранние стратегии были нацелены на то, чтобы воспрепятствовать контролю над отраслью со стороны влиятельных частных акторов и центральной политической власти. Однако, когда вместо этого подобные стратегии начали укреплять скрытую власть фирм и местных правительств, американцы перешли к новой парадигме в политике. Согласно новой парадигме центральное государство [central state] превращалось в рыночного арбитра, и в результате власть вновь была передана гражданскому обществу, но в данном случае – воплощенному в рыночных силах, а не городских собраниях. И к концу столетия США выработали четкую концепцию экономической рациональности, ориентированную на рынок.

Французская политическая культура конструировала суверенитет государства в качестве ключа к политическому порядку. И в железнодорожной политике государственный контроль над планированием, финансированием, координацией и конкуренцией был представлен как необходимое условие достижения искомого хозяйственного порядка и рациональности. Во французской политической жизни частные посредники, которые могли вмешаться в прямые отношения суверенитета [direct relationship of sovereignty] между государством и гражданином, представлялись как угроза политическому порядку, и в результате частные агенты, корпорации и местные правительства были отстранены от принятия политических решений. В свою очередь, французские стратегии в сфере железнодорожного хозяйства, нацеленные на то, чтобы не допустить передачи контроля над отраслью автономным частным акторам и бездумным рыночным механизмам, органично влились в концепцию экономической рациональности. Таким образом, ключевая идея военного абсолютизма, состоящая в том, что для достижения порядка государство должно регулировать развитие частной сферы [privatism], стала формировать и промышленные институты. К началу XX в. французы сформировали представление об экономической рациональности, согласно которому правительственный дирижизм частных, своекорыстных действий выступал обязательным условием роста.

В британской политической культуре ключом к искомому политическому порядку считался неотчуждаемый суверенитет индивида, и соответственно в железнодорожной политике ключом к искомому хозяйственному порядку и рациональности выступали контроль предпринимателей за планированием, финансированием, координацией и конкуренцией в этой сфере. Британские политические институты отвергали полномочия власть имущих, государства и администрации, передавая их отдельным гражданам [individuals] и их

представителям в парламенте. Аналогичным образом железнодорожная политика была выстроена так, чтобы: не допустить контроля над всей сферой со стороны доминирующих железнодорожных компаний, ограничить их деятельность и предупредить возможности экспансии; не позволить государственным чиновникам диктовать свои условия железным дорогам; оградить фирмы от рыночных сил и сопряженной с ними изнурительной конкуренции. Со времен Адама Смита и до конца XIX столетия представления британцев об институциональном оформлении рациональности изменились слабо: по-прежнему в качестве основы виделось свободное следование множества предпринимательских фирм собственному экономическому интересу. Впрочем, изменилось представление о роли государства, по мере того как идеология *laissez-faire* уступила место идеологии, в соответствии с которой государство должно активно защищать предпринимателей.

В каждом случае мы имеем уникальный пример институционализации рационализованного смысла в публичной политике [public policy]. История американских железных дорог показывает, как изменения могут объясняться при помощи конструктивистского подхода к рациональности. На смену первоначальной промышленной парадигме активного, построенного на соперничестве местного самоуправления пришла парадигма пассивного поддержания рыночных механизмов. Почему так произошло? Американцы не видели ничего дурного в активном местном самоуправлении как таковом, однако порою оно порождало негативные эффекты концентрированной власти (например, монополистическое ценообразование и коррупцию). Поскольку политические институты США представляли концентрацию власти как явление, вредное для политического порядка, американцы считали эти практики порочными и всячески стремились положить им конец. Таким образом, первоначальная промышленная парадигма США изменилась потому, что она порождала непредвиденные порочные практики. Парадигмы политики могут меняться и в силу других причин. С одной стороны, они подвергаются частой и все более существенной корректировке – во многом подобно тому, как корректируются научные парадигмы после проверки вторичных гипотез. Например, в течение последних двух десятилетий американские политики проверяли гипотезу о том, что рыночные механизмы повышают эффективность работы даже в таких олигополистических секторах с высокими постоянными издержками, как воздушный транспорт и телекоммуникации. С другой стороны, подобно научным парадигмам, парадигмы политики особенно подвержены изменениям в условиях, когда опровергаются положенные в их основу причинно-следственные отношения. Например, в начале Великой депрессии государства быстро приняли новые промышленные стратегии, полагая, что их традиционные парадигмы вели к обратным результатам [Dobbin 1993].

Пример Франции иллюстрирует утверждение Токвиля о том, что *политическая культура* (понимаемая в узком смысле как институционализируемая логика порядка) определяется не только *политической идеологией*. Например, один и тот же набор политических практик и смыслов вполне может сочетаться с несколькими различными идеологиями. Во Франции традиционная политическая культура пережила несколько революций и изменений режимов, приводящих к власти группы с весьма различными идеологиями. Оказалось, что институты централизованного технократического правления одинаково работают и в империи, и в монархии, и в республике. И напротив, та или иная идеология может предполагать различные наборы практик и смыслов. Так, демократическая идеология связывалась и с децентрализованной федеральной структурой управления в США, и с централизованной государственной структурой во Франции. Демократия возможна при различных политических культурах, при этом в каждой стране демократы-теоретики считают свои политические традиции *необходимыми* для ее утверждения. Таким образом, институциональные модели политического порядка пережили переход от колониального к демократическому правлению в США, от монархии к викторианской демократии в Великобритании и от абсолютизма к республике во Франции. Поскольку идеи, касающиеся

причинно-следственных механизмов, лежащих в основе социального и хозяйственного порядка, можно отделить от идеологии, уже несложно понять, каким образом политические группировки с весьма различными идеологиями приходят к одинаковому видению того, как достичь искомого политического устройства и индустриальной рациональности. Так, в Америке и левые, и правые могут верить в эффективность рыночных механизмов, а их французские коллеги – в эффективность государственного дирижизма [state concertation].

Пример Великобритании позволяет отметить два важных момента. Во-первых, контраст между Великобританией и США показывает, что различия между нациями едва ли можно описать при помощи континуума «государство – рынок». Обе нации придерживались политики *laissez-faire* и вывели контроль за промышленностью из сферы ведения государства, однако передали его при этом в совершенно разные руки и сконструировали индустриальную рациональность совершенно по-разному. Американская политика была нацелена на укрепление рыночных механизмов за счет неизбежного уничтожения множества мелких фирм; британская же политика сводилась к поддержанию мелких фирм против картелей, жертвуя тем самым рыночными механизмами. Впрочем, моя задача видится не в том, чтобы заменить дихотомию «государство – рынок» трихотомией «государство – рынок – фирма», а в том, чтобы показать, что подобная дихотомическая схема может быть неадекватной для объяснения различий в политике разных наций. Вместо этого я предложил метод изучения парадигм политики. Во-вторых, контраст между Великобританией и Францией подчеркивает, что в XIX в. железнодорожная политика являлась прямым продолжением доиндустриальных стратегий строительства каналов и дорог, а не рациональной реакцией на особые экономические характеристики отрасли, как это склонны утверждать экономические историки. Тот факт, что железнодорожные стратегии государств существенно различались, будучи при этом практически идентичными стратегиям строительства каналов в этих государствах, заставляет усомниться в утверждениях экономических детерминистов. Кроме того, все три страны перенесли эти стратегические парадигмы и на другие новые отрасли – даже те, где не было ни одной из специфических экономических особенностей железнодорожной промышленности: высокого уровня постоянных издержек, специфичности активов, малого числа прямых конкурентов. Например, в электронной промышленности в послевоенный период США вводили ценовую конкуренцию, Франция консолидировала сектор и управляла процессами экспансии, а Великобритания поддерживала существующие фирмы [Dobbin 1992b]. Оказывается, что промышленная политика в большей степени ориентирована на прошлые практики, нежели на сегодняшние особые хозяйственные потребности отрасли.

Разработка культурных моделей политики сегодня происходит несколько иначе, чем это было в XIX в. В раннюю эпоху железнодорожного строительства понятие промышленной политики было неизвестно, и те, кто принимал решения, были вынуждены полагаться на принципы каузальности, заимствованные преимущественно из социальной жизни. Сегодняшние политики по-прежнему копируют стратегии, однако теперь они могут опираться на опыт промышленных парадигм, которые внедрялись и совершенствовались на протяжении столетия. Стратегия применения сконструированных принципов каузальности остается прежней, однако процесс поиска значительно упростился.

Далее я перейду к более общим теоретическим выводам исследования, которые позволят показать роль рациональности в современных культуре, политике, экономике и институтах.

Культура и рациональность

Рационализированный культурный смысл [rationalized cultural meaning], воплощенный в институтах публичной политики рассмотренных трех наций, оказался более *коллективным* и *структурным*, чем это предполагают гипотезы о «национальном характере» и другие распространенные культурологические подходы. Эти теории ограничивают культуру и

культурную преемственность когнитивными рамками индивида. В истории же железнодорожной политики культурный смысл связывается непосредственно с реальными социальными практиками. Смысл оказался более *институциональным*, чем представления о коллективной политической восприимчивости в гегелевских терминах Духа [Geist] и мировоззрения [Weltanschauung]. В принципах промышленной эффективности, институционализировавшихся в этих странах, не было ничего сверхъестественного, хотя во всех этих странах акторы полагали, что трансцендентальные законы хозяйственной рациональности, эти воплощения Духа, отражены в современных институтах. Оказалось, что смысл – в большей степени продукт активного конструирования, нежели это считается согласно рефлексивным теориям культуры, с позиций которых она предстает лишь как зеркало социальной реальности. Мы видели, что люди активно пытаются понять политические структуры, чтобы выделить принципы, на основе которых затем организовывать и индустриальную жизнь. В русле этих усилий люди заново интерпретировали историю с телеологических позиций, и оказывалось, что она порождала идеализированные, совершенно рациональные социальные и хозяйственные институты. Смысл оказался более *изменчивым* и *случайным*, чем это предполагается социальными науками в их трактовках хозяйственной культуры. Ключевые принципы экономической рациональности существенно варьируются от страны к стране. Как правило, предполагается, что хозяйственная культура подвергается лишь поверхностному воздействию культурных практик или социальных сетей. В нашем же случае оказалось, что культурные практики затрагивают ее самый глубинный уровень, и это позволяет предположить, что основные правила экономической рациональности, постулируемые неоклассической теорией, – не более чем абстракции, выстроенные на базе одного-единственного убедительного примера, и возможны также иные наборы абстракций, выстроенных на основе других, не менее эффективных социальных систем. Словом, полученные результаты добавляют аргументы в дискуссии по поводу культуры и смысла; при этом, пожалуй, самый серьезный вызов брошен нынешним представлениям о рациональности. Эти аргументы сводятся к тому, что рациональность имеет *семиотическое* измерение, которому социальные науки не уделяли достаточного внимания, ибо рациональность считалась скорее прозрачной и самоочевидной, нежели содержащей самостоятельный внутренний смысл.

Политика и рациональность

Реализм в сфере построения политики начинается с посылки о том, что ее выбор отражает волю соперничающих социальных групп с различными материальными интересами. Такой подход строится на идее о том, что политические коллективы формируются вокруг естественным образом складывающихся хозяйственных групп, что эти группы выражают и преследуют объективные материальные интересы и что выбор политики отражает относительный политический вес конкурирующих групп. История развития железных дорог позволяет несколько иначе взглянуть на эти политические процессы.

Группы интересов существуют изначально или конструируются?

Откуда возникают группы интересов? Большинство политических аналитиков считают, что они отражают хозяйственные фракции, стихийно возникающие по мере развития капитализма. Предполагается, что капитализм развивается согласно своей собственной внутренней динамике; следовательно, группы интересов порождаются силами, внешними по отношению к государству. Однако данные, приведенные в этой книге, показывают, что группы интересов конституируются характеристиками отдельных государств – так было в эпоху обсуждения самых первых регулятивных законов. В США соперничество между штатами побудило торговцев, производителей и фермеров региона объединяться и вместе выступать за развитие каналов и железных дорог. Во Франции в ранние периоды политика в

отношении общественного транспорта породила влиятельную группу государственных инженеров, поддерживавших развитие железных дорог точно так же, как они поддерживали развитие всех прочих видов транспорта. Британская политика *laissez-faire* в сфере транспорта привела к появлению сильной группы частных владельцев каналов, выступавших против выдачи разрешений на строительство железных дорог. И выстраиваемая политика была подчинена целям этих групп. В ответ на поддержку транспортной сферы региональными элитами американские штаты поддержали развитие железных дорог, раздав права на их строительство всем желающим; в ответ на требования государственных бюрократов, жаждавших контроля над железными дорогами, Франция выдавала разрешения только на строительство веток, спланированных государственными инженерами; сталкиваясь с противодействием со стороны операторов водных каналов, Великобритания требовала тщательного уточнения инженерных расчетов будущих железнодорожных веток. Группы интересов, несомненно, играли важную роль в построении политики, однако сами эти группы во многом являлись продуктом институтов политики [policy institutions] [DiMaggio 1988; Dobbin 1992].

Объективны или субъективны интересы?

Теоретики рационального выбора и прочие исследователи проблемы интересов высказывали идею о том, что стихийно возникающие группы интересов движимы *объективными* материальными интересами, и показывали, что люди стремятся реализовать свои предсказуемые материальные предпочтения при помощи столь же предсказуемых стратегий. Их критики подошли к анализу теории экономического интереса с разных сторон, утверждая, что не всякая цель по сути своей есть экономическая (существует, например, любовь) и не всякое поведение служит только собственному интересу (существует и альтруизм), однако они не затронули ключевых идей об интересах и рациональности. Я попытался показать, что даже в случае экономической максимизации полезности «объективные» интересы обусловлены локальными, социально сконструированными представлениями об эффективности. Таким образом, «объективные» интересы в значительной степени субъективны, поскольку подчинены культурным представлениям нации о рациональности и эгоистическом интересе. Иными словами, национальные институты воплощают самые разные идеи о том, как действует экономическая рациональность, и эти идеи влияют на представления людей об их собственных интересах. Наиболее убедительным доказательством, опровергающим то, что предпочтения в сфере политики опираются на «объективные» интересы, является тот факт, что в разных странах в сфере железнодорожного хозяйства проводилась совершенно различная политика в каждой из четырех ключевых сфер³. Рассмотрим, например, сферу финансов. Казалось бы, каждой железнодорожной компании выгодно поощрять любую помощь со стороны государства. Тем не менее, поскольку американцы полагали, что конкуренция между регионами [localities] подстегнет конкуренцию в целом, а действия на федеральном уровне будут лишь провоцировать взяточничество, большая часть американских железнодорожных компаний одобрительно относились к финансовой поддержке со стороны штата и местной власти, но не к федеральной поддержке. Французы же полагали, что экономический рост должен направляться централизованным государством, и французские железнодорожные компании поддерживали государственное финансирование из центра, но избегали при этом финансирования на местном уровне, считая его иррациональным. Британцы, в свою очередь, верили, что любое вмешательство правительства неэффективно, и британские железные дороги противились правительственному финансированию в любой форме. Эти и другие

³ Имеются в виду планирование, финансы, техническая и управленческая координация, ценообразование и конкуренция. – *Прим. перев.*

представления о том, в чем же состоит собственный интерес, очевидно, сформированы под влиянием национального контекста.

Предположить, что железные дороги должны иметь прогнозируемые, универсальные предпочтения в области политики, означает выставить исследования групп интересов в карикатурном свете. И если для того, чтобы предсказать, как будут осознаваться и затем преследоваться «объективные» материальные интересы, необходимо знать национальный контекст, то, возможно, он заслуживает своего места и в теориях интереса. В сущности, на многих этапах истории развития железных дорог мы гораздо лучше могли предсказать предпочтения в политике того или иного индивида на основании его национальности, нежели на основании его отношения к средствам производства.

Всегда ли побеждает сильнейшая группа?

Исследователи групп интересов изначально убеждены, что выбор политики отражает волю наиболее сильной группы интересов или коалиции. В результате возникает весьма неудачная тавтология: группа, которая хочет провести свои интересы, должна располагать наибольшим объемом власти. В подкрепление своей теории исследователи групп интересов анализируют случаи, когда *кажется*, будто влиятельные группы проигрывают важные сражения, и доказывают, что какая-то другая группа в действительности была более сильной (стратегия один) или что избранная политика на самом деле была одобрена наиболее влиятельной группой (стратегия два). В качестве примера можно привести дебаты по поводу Акта о регулировании торговли между штатами [Act to Regulate Interstate Commerce], против которого выступали влиятельные железнодорожные компании. Следуя первой стратегии, армия аналитиков пыталась показать, что группы фермеров, торговцев, нефтяников, вместе или порознь, на самом деле имели больший политический вес, чем железнодорожники, и поэтому выиграли битву за регулирование железных дорог. Габриэль Колко позднее пытался разрешить эту дилемму при помощи второй стратегии, утверждая, что к моменту принятия акта железнодорожники уже одобрили проект регулирования [Kolko 1965]. Я же, напротив, полагаю, что ведущие железнодорожные компании обладали огромным политическим влиянием, но проиграли схватку, которую считали для себя очень важной. В результате был принят Акт, запрещающий фиксированные цены, в то время как железные дороги выступали за их легализацию. Тем не менее они потерпели поражение, поскольку в запасе у их противников было непобедимое риторическое оружие, затрагивавшее самые основы политической культуры. Американские государственные институты представляли концентрацию власти как угрозу сложившемуся политическому порядку и всячески стремились ее не допустить. Сторонники регулирования привели убедительный аргумент: государство должно не допустить концентрации власти в промышленной сфере точно так же, как оно не допускает ее в сфере политической.

Быть может, подобный исход кажется очевидным, но на него, тем не менее, стоит обратить внимание, если учесть, сколь популярна проблематика групп интересов в социальных науках. Сильные группы интересов постоянно проигрывают политические баталии, и зачастую это происходит именно потому, что политическая культура подсказывает их противникам убедительные аргументы, практически не оставляя возможностей для их опровержения. Дело в том, что институционализируемая политическая культура не только *предписывает* то, как достичь определенных социальных целей, но и *предостерегает* против социальных практик, которые могут оказаться разрушительными и неэффективными. Эти предписания и предостережения и являются кирпичиками при построении риторических стратегий, которые зачастую сами в значительной степени институционализированы. Разного рода риторические ресурсы позволили клиентам американских железных дорог не допустить образования картелей, утверждая, что это приведет к неприемлемому уровню концентрации власти. Британские железные дороги теми же средствами сумели достичь противоположного

результата – поддержать образование картелей, утверждая, что они защитят основных железнодорожных предпринимателей от хищнической ценовой конкуренции. А французские технократы отстаивали созданные государством монополии, заявляя, что централизованное управление увеличит эффективность. Сегодня с учетом распространенных в США идей по поводу рациональности и связанных с ними риторических ресурсов трудно представить, что та или иная отрасль американской промышленности, сколь бы политически влиятельной она ни была, сумеет на федеральном уровне провести политику, которая позволит создать хотя бы одного-единственного монополиста, «национального чемпиона», – в то время как французы делают это регулярно. Отчасти это происходит потому, что, согласно американским представлениям о рациональности, такая политика выглядит иррациональной, но также и потому, что трудно себе представить, какие аргументы могла бы предложить отрасль в пользу такой политики.

Экономическая теория и рациональность

Многие исследователи политики начинают с посылки о том, что миром управляют трансцендентальные экономические законы, и рассматривают ее как реакцию на эти законы. В первой главе данной книги говорилось, что вера в существование внешних экономических законов есть артефакт современной рационализированной смысловой системы, где социальная реальность подчиняется некой общей теории, которая сродни физической. Против подобных экономико-детерминистских утверждений выдвигаются два контраргумента. Во-первых, существуют данные о том, что стратегии, построенные на основе весьма различных экономических принципов, ведут к схожим результатам с точки зрения промышленного роста и преуспевания. Во-вторых, данные показывают, что экономические законы, обнаруженные в тех или иных национальных пределах, отражают не столько действие внешних, универсально-исторических законов, сколько институциональную историю этих наций.

Экономическая теория как естественная наука

Экономический детерминизм предполагает, что результаты политики отражают рациональное применение ее творцами естественных экономических принципов, или же, что в результате действия естественных законов происходит отбор оптимальных политик выживания. Возникновение в рассматриваемых странах трех совершенно различных политических стратегий и связанных с ними представлений об экономической рациональности заставляет усомниться в подобной логике. В каждой из этих стран творцы политики, вопреки всякой логике, верили в эффективность именно своей уникальной национальной стратегии. Они были уверены, что понимают экономические законы, по которым развивается железнодорожное хозяйство, и что только строгое следование этим законам приведет к прогрессу. В то же время оттого, что каждая из наций не соблюдала экономические законы, действовавшие в двух других, железнодорожная отрасль во всех этих странах не погибла. Так, несмотря на убежденность французов в том, что передача планирования железных дорог в частные руки превратит железнодорожное сообщение в разъединенную, несвязанную и неэффективную систему, эта стратегия доказала свою работоспособность и в США, и в Великобритании.

Наиболее убедительным доказательством того, что экономические законы не определяют жестко понятие эффективности, является тот простой факт, что реализация радикально различающихся стратегий США, Франции и Великобритании позволила достаточно быстро сформировать в них скоростные, надежные и прибыльные транспортные системы. Несомненно, между этими системами были важные различия. Поощряя выход

предпринимателей на рынок, Великобритания ускоряла строительство железных дорог; тщательное планирование маршрутов позволило Франции избежать избыточного предложения и перепроизводства транспортных услуг. И при этом ни одна из стратегий не потерпела серьезных провалов. В целом в последние годы увеличивается число свидетельств, показывающих, что совершенно различные промышленные парадигмы могут вести к сходным темпам роста. В первые десятилетия XX в. проведение американской стратегии усиления ценовой конкуренции совпало с достижением высочайших темпов экономического роста – однако к такому же результату привела и германская стратегия поддержки картелей [Chandler 1990]. После Второй мировой войны свою успешность доказала французская стратегия государственного промышленного планирования, однако не менее успешной оказалась и японская политика межфирменного сотрудничества, ориентированного на экспорт [Shonfield 1965; Johnson 1982]. Опыт Японии заставил западных аналитиков превозносить новую парадигму развития конкурентоспособности Юго-Восточной Азии как наиболее эффективную – до тех пор, пока Сингапур, Гонконг, Тайвань и Южная Корея не достигли тех же результатов, используя совершенно другие стратегии [Deyo 1987; Hamilton and Biggart 1988; Chiu 1992]. Всякий раз, когда аналитики думают, что они, наконец, нашли «наилучший путь» к экономическому росту, история преподносит им массу контрпримеров. Очевидный урок, который следует извлечь из всего этого, заключается не в том, что «все дороги ведут в Рим», но в том, что в действительности к нему ведут *многие* дороги. При этом несколько удивителен тот факт, что при наличии такого множества данных в пользу возможности роста на основе самых разных хозяйственных систем экономисты-теоретики продолжают верить в наличие единственного «лучшего пути» и продолжают придерживаться взглядов Адама Смита на этот путь. Не менее удивительно и то, что Латинская Америка и Восточная Европа следуют предписаниям Милтона Фридмана и Джеффри Сакса, чьи идеи опровергаются почти всеми последними примерами достижения экономического успеха.

Парадоксально, но история развития железных дорог в Великобритании и США заставляет предположить не только то, что эти страны, давшие столько материала для развития неоклассической экономической теории, следовали *интервенционистским* стратегиям (как отмечали Карл Поланьи и Джеймс О. Уилсон), но и то, что эти стратегии были *совершенно различными*. Первые три четверти XIX в. британский парламент тщательно избегал вмешательства в регулирование экономического роста, тогда как американские штаты активно инвестировали в строительство каналов, автомагистралей, банков, железных дорог и фабрик. В последней же четверти XIX в. Великобритания начала защищать мелкие фирмы от деструктивной ценовой конкуренции, в то время как в США правительства штатов и федеральное правительство стремились ее усилить. Обе страны утверждали, что идейно они опираются на наследие Адама Смита. И хотя в обеих странах парадигмы промышленной политики отводили хозяйственной жизни собственную нишу, не подчиненную государству, на деле эти парадигмы предписывали весьма различные пути к прогрессу. США видели путь к росту в усилении механизмов рыночного отбора, которые отсеивали бы слабые фирмы, Великобритания же стремилась к росту, поддерживая малое предпринимательство и тем самым подрывая рыночную конкуренцию.

Экономические детерминисты не забывают подчеркнуть, что индустриализация стран проходила при очень разных режимах политики [policy regimes]. Эти аргументы они увязывали со своей метатеоретической приверженностью общей экономической теории, утверждая, что оптимальные стратегии зависят от уровня развития страны и от ее места относительно стран, следующих данному пути развития: те, кто позднее встал на этот путь [late developers], нуждаются в более активном вмешательстве государства. Первая гипотеза (зависимость от уровня развития страны) опровергается данными о том, что за всю историю развития железных дорог стратегии США, Франции и Великобритании не следовали сколько-нибудь отчетливой модели. Вторую гипотезу (зависимость от относительного

положения страны) можно опровергнуть двояким образом. Во-первых, согласно этой теории, правительство США, которые последними из анализируемых стран вступили на путь индустриального развития, должно было бы более активно вмешиваться в экономику, чем правительство Франции. Этого не произошло. Во-вторых, один из выводов, которые можно сделать на основе рассуждений А. Гершенкрона, заключается в том, что в ходе индустриализации нации избирали различные степени вмешательства государства в экономику – в зависимости от потребностей своего развития. Однако в Великобритании и во Франции железнодорожная политика выросла непосредственно из политики в сфере строительства автодорог и каналов, использовавшихся еще в XVII в. Французские технократы взяли в свои руки развитие автомагистралей и каналов, чтобы обеспечить передвижение военного транспорта; и позднее государство взяло под контроль железные дороги скорее по привычке, нежели в результате рационального расчета. В целом утверждения Гершенкрона основываются на примерах интервенционистской политики, проводимой континентальными соседями Великобритании, позднее приступившими к индустриализации. Однако во Франции и других континентальных странах распространение промышленного интервенционизма объясняется скорее наследием абсолютистских государств, постоянно выдвигавших армии для защиты своих неустойчивых границ, нежели императивами позднего развития.

Социальные истоки хозяйственных принципов

Откуда же берутся столь четкие представления наций об индустриальной рациональности, если не из трансцендентальных экономических законов? Здесь можно указать на три процесса. Во-первых, в XIX в. все три рассматриваемые нации вменили существовавшим тогда социальным институтам определенные цели. По общим отзывам, на тот момент эти цели заключались в том, чтобы институты способствовали экономическому росту, помогали достичь: военного господства (абсолютистская административная система Франции); политической гармонии между соперничающими землевладельческими элитами (британская парламентская система участия); политического порядка в развивающихся колониях (американское местное самоуправление). Каждая страна трактовала свои государственные институты так, чтобы они стали неотъемлемой частью позитивной, рациональной теории экономического роста. К началу эпохи железных дорог Жан-Батист Кольбер и Анри де Сен-Симон объявили, что государственный дирижизм – залог экономического роста по Франции; Адам Смит и Давид Рикардо указали на защиту экономических свобод как тактику экспансии Англии; а Томас Джефферсон и Эндрю Джексон признали децентрализованное управление и самоопределение местного сообщества основной стратегией достижения прогресса в США. Урок, который можно вынести из этого опыта, таков: в современном мире институты служат неким целям, и мы склонны полагать, что институты, выдержавшие проверку временем, должны отвечать нашим нынешним целям; не имея данных о дисфункциональности социальных институтов, мы считаем их функциональными, отвечающими нашим целям и конструируем теории о том, как они работают.

Во-вторых, парадигмы промышленной политики на рубеже веков продемонстрировали удивительную устойчивость. Я предположил, что отчасти это произошло в силу того, что, вырабатывая эти парадигмы, нации проводили в жизнь стратегии, поддерживавшие политический порядок и свободы как необходимое условие роста. Каждая нация выработала индустриальную идеологию, соответствовавшую ее политической культуре, поскольку политика, которую она избирала для защиты политических прав, связывалась в сознании граждан с экономическим ростом. В США ограничения торговли ассоциировались с политической тиранией, и политика, проводимая для защиты свободы путем снятия ограничений в сфере торговли, вскоре стала рассматриваться как позитивная мера, способствующая экономическому росту. Во Франции железнодорожная политика, построенная так, чтобы не дать сильным частным предприятиям вмешиваться в отношения

политического суверенитета между государством и его гражданами, вскоре стала изображаться как принципиально важная для единства отрасли и ее эффективного развития. Опека со стороны государства стала, таким образом, позитивным предписанием для индустриальной рациональности. В Великобритании стратегии, призванные защитить политические свободы граждан-предпринимателей, избавив их от хищнической конкуренции, вскоре стали представлять в качестве неотъемлемой части хозяйственной системы, выживание которой зависит от существования множества мелких фирм. Таким образом, в США политическая свобода стала ассоциироваться со свободной рыночной конкуренцией; во Франции попытки поставить интересы нации выше частных интересов оказались связанными с рационализирующим промышленным дирижизмом; а в Великобритании укрепление гражданских прав сопрягалось с поддержкой динамичного малого предпринимательства. Поскольку парадигмы промышленной политики ассоциировались со стратегиями, призванными поддерживать политический порядок и свободы, они становились устойчивыми к изменениям. Изменение парадигмы промышленной политики теперь требовало новой трактовки политического порядка. В США Рузвельт столкнулся с этим во время Великой депрессии, попытавшись заменить антимонопольные законы и законы регулирования железных дорог политикой, разрешавшей образование картелей: он обнаружил, что при этом должен сформулировать и новую риторику демократии, делающую больший акцент на сотрудничество и коллективизм [Dobbin 1993].

Не все парадигмы политики столь тесно связаны с поддержанием политического строя. Например, большинство стран отделили макроэкономическую политику от политической культуры, что позволило им трактовать фискальную и монетарную теории как совокупность непривязанных к какой-либо нации, опровергаемых гипотез. Одним из результатов стало то, что нации смогли достаточно легко отказаться от ортодоксальной макроэкономической политики и после Великой депрессии заменить ее кейнсианством [Hall 1989; Gourevitch 1986].

Третье доказательство социального происхождения экономических принципов заключается в том, что помимо интерпретации стратегий (когда экономическая эффективность предполагала соответствие политическим целям) эти нации приспособляли каузальные связи, которые им удавалось обнаружить в политических институтах, к задачам экономического роста. В США источником политического порядка выступал местный суверенитет при нейтральной федеральной надстройке. Американцы сначала распространили на промышленность принцип местного суверенитета и увязали его с политикой интервенционизма, а затем – и принцип нейтрального федерального надзора и внедрили стратегии, которые превратили правительство в нейтрального арбитра свободного рынка. Во Франции основой политического порядка было централизованное государственное регулирование военной и политической сфер. Французы распространили этот принцип и на промышленную сферу, развив его в течение XIX в. таким образом, чтобы он сочетал государственный контроль и частную инициативу. В Великобритании источником политического порядка выступало экономически слабое центральное государство, защищавшее политические свободы граждан. Британцы обобщили этот принцип, осознанно выработав промышленные стратегии невмешательства, призванные защищать свободу индивидов, способствуя экономическому порядку и росту.

Наконец, межнациональная диффузия [international diffusion] играла на удивление незначительную роль в формировании железнодорожных стратегий – при том, что в других секторах она оказывалась решающим фактором. Последние исследования показывают, что многие политические стратегии распространяются от государства к государству подобно вирусу [Strang and Meyer forthcoming]. Кейнсианство [Hall 1989], приватизация [Suleiman and Waterbury 1990], массовое образование [Meyer, Ramirez, and Soysal 1992] и особенно гражданские права [Boli 1987] столь успешно распространялись от государства к

государству, что стратегии различных наций порою демонстрируют здесь удивительное сходство. Однако этого не произошло с политикой в сфере железнодорожного хозяйства. Да, некоторые технические идеи здесь заимствовались. Например, когда Великобритания пришла к выводу, что пускать поезда конкурентов по одной магистрали непрактично, США и Франция вскоре также внесли соответствующие изменения в свои нормативные положения, регулирующие работу железных дорог. Однако данных о «перекрестном опылении» [cross-fertilization] между общими парадигмами промышленной политики этих наций очень мало. Я уже говорил, что в силу своей связанности с политической культурой парадигмы промышленной политики скорее сохраняют уникальные особенности своих стран, нежели следуют международной моде. Отчасти, конечно, рассмотренные парадигмы сохранились потому, что отобранные нами случаи были связаны с успешной индустриализацией. Мы знаем, что страны, испытывавшие серьезные проблемы на ее пути (например, Бразилия [Schneider 1991]), с большей вероятностью откажутся от своих стратегических парадигм и попытаются перенять что-то поновее. В современном мире по достигнутому экономическому росту оценивается успешность промышленной политики, и рассматриваемые нами три страны в большинстве случаев получили свидетельства, подтверждающие правильность избранного ими пути.

Соответственно, трудные экономические времена зачастую толкают даже успешные нации к поискам новых промышленных стратегий. В 1960-е гг. Великобритания экспериментировала с несколькими моделями государственного планирования – последним криком моды среди экспертов в области промышленной политики. Однако когда ни одна из них не помогла хозяйству оправиться от трудностей, страна вернулась к своим традиционным (хотя и неудачным) стратегиям, отказавшись от новых (столь же неудачных). Во Франции политические группы, от самых правых до самых левых, начиная с 1980-х годов, превозносили достоинства приватизации. Возможно, в долгосрочной перспективе приватизация оказала бы на Францию более существенное влияние, чем планирование на Великобританию, однако исторический опыт позволяет предположить, что все эти международные тенденции едва ли способны значительно и постоянно воздействовать на выработку парадигм промышленной политики в развитых капиталистических странах.

Институты и рациональность

Как действует зависимость от первоначально избранного пути [path-dependence]? Иными словами, как выбор политики нации в момент времени t влияет на ее выбор политики в момент времени $t+1$? Новый институциональный/стейтистский [institutional/statist] подход к сравнительной политике предполагает, что старые политические стратегии рождают схожие новые стратегии, формируя особые *организационные каналы* [organizational avenues] для решения проблем. Я попытался показать, что при этом подходе уделяется недостаточно внимания тому, как существующие ныне стратегии формируют то, что *воспринимается с точки зрения культуры* [culturally conceivable]. Институционализированные политические стратегии влияют на то, как мы воспринимаем причины и следствия, и этот процесс не менее важен, чем то, что эти стратегии обеспечивают организационные каналы для действия. В нашей книге неоднократно говорилось о том, что разделить результаты действия организационных характеристик и культурных предписаний отнюдь не просто; эта задача связана с самой сущностью социальной структуры и смысла. Социальные практики институционализируются, лишь обретая коллективный смысл, – т.е. акторы воспроизводят практики, только если они воспринимают цели этих практик. Следовательно, всякая структура (или упорядоченная социальная практика) имеет свой смысл. На эмпирическом уровне трудно разделить структурные и культурные элементы, поскольку все они связаны и в результате в любой стране движутся в одном и том же направлении. Так что нет стран, о которых можно было бы сказать, что они переняли ориентированную на рынок *культуру* США или же ориентированную на государство *структуру* Франции. Нет стран, изучая

которые можно было бы понять, какой же фактор сыграл роль причины. Но хотя рассматривать структуру и культуру как два разных измерения не имеет большого смысла [ср.: Sewell 1992], на некоторых этапах работы я пытался аналитически их разделить, чтобы учесть аргументы против культуру-ориентированного подхода.

Типичная хронология развития политики, которую мы наблюдали на примере железнодорожного хозяйства, недооценивает роль культурных представлений о каузальности. В широком смысле нации отвергают чужеродные политические решения и воспроизводят уже знакомые решения скорее на этапе *концептуализации* [conception], подчиненном сложившимся представлениям о каузальности, нежели на этапе *реализации* [implementation], в большей степени подчиненном структурным ограничениям и возможностям. Мы обнаружили, что в вопросах планирования, финансирования, координации и конкуренции эти страны делают взаимоисключающий политический выбор.

Результаты сравнительного анализа ставят под сомнение адекватность жестких структурных подходов к исследованию институтов. Во-первых, подход с точки зрения «административных способностей» [administrative capacities], как правило, связывает преемственность политики с негативным отбором, проистекающим из административной *неспособности* [administrative incapacities]; новые стратегии, вызывающие перегрузку имеющихся административных структур, проваливаются и прекращают свое существование. Наши данные позволяют предположить, что недостаточные административные возможности не являются чем-то раз и навсегда данным. С одной стороны, несмотря на то, что административные способности порою разрушали политику правительств, последние, как правило, пытались расширить эти способности, когда политика того требовала. Возьмем пример государственной поддержки строительства: американцы поддерживали гипотезу «способностей», и когда недостаточно регулируемая помощь породила коррупцию, политики прекратили ее выделять; во Франции же на аналогичную ситуацию – возникновение коррупции, вызванной недостаточным регулированием, – политики реагировали увеличением регулирования и продолжали выделять помощь, так как считали государственный контроль необходимым. Когда политика оказывалась неудачной в силу структурных причин, в этом и ряде других случаев правительства делали выбор между построением более сильных структур и отказом от данной политики. Результат выбора зависел скорее от конкретных представлений о правильной роли государства, нежели от подлинной причины провала стратегии. С другой стороны, за пределами США, где революция отвела правительствам важную символическую роль, но предоставила слабые административные рычаги, административная *неспособность* [incapacity] редко становилась проблемой. В Великобритании провалы железнодорожной политики гораздо чаще происходили в результате того, что административные структуры переходили границы политики *laissez-faire* – как, например, в случае, когда был закрыт Железнодорожный совет [Railway Board], поскольку его противники утверждали, что он узурпировал законное право парламента устанавливать железнодорожные расценки. За пределами США политики почти всегда избирали стратегии, не в полной мере использовавшие административные способности государства. Если политики могут увеличить дееспособность государства, имея для этого убедительные аргументы, но при этом, как правило, избирают стратегии, которые нормально работают и при существующих его возможностях, тогда административные провалы вовсе не обязательно будут играть решающую роль в процессе выстраивания политики.

Другие институционалисты предполагают, что когда нации сталкиваются с новыми проблемами, они скорее развивают уже существующие институты, нежели строят новые. В результате, институциональные структуры влияют на выбор стратегии [Weir and Skocpol 1985]. Некоторые факты подтверждают эту гипотезу в отношении Франции: страна передала управление железными дорогами компании «Мосты и шоссе» [Ponts et Chaussées], в ведении которой находились каналы и автомагистрали. Однако подобные факты можно

интерпретировать и иначе – как особый случай в управлении, когда при решении новых проблем политики воспроизводят *логику*, укорененную в уже существующей политике. Они могут делать это, используя существующие институциональные рамки; в тех же случаях, когда это невозможно, учреждаются новые институты. В США для управления железными дорогами правительства штатов сформировали новые агентства, скопировав логику регулирования банковских комиссий [banking commissions]. В Великобритании парламент создал новую структуру для управления железными дорогами, скопировав логику раннее существовавшей фабричной инспекции. Одним из результатов подобного копирования логики в рамках этих наций является то, что промышленные институты обрели здесь некую каузальную обоснованность [causal coherence]. Модифицированные на основе стратегий других отраслей железнодорожные стратегии, оказавшиеся успешными, впоследствии были скопированы другими секторами. Железные дороги, как и ряд других, рано сложившихся отраслей, послужили экспериментальной площадкой для современных промышленных стратегий; те, что признавались успешными, активно перенимались разработчиками стратегий и в XX столетии.

Интересное замечание в связи с этим высказывает Джон Зисман: национальные финансовые системы, охватывающие и государственные, и частные организации, определяют границы промышленных стратегий этих государств [Zysman 1983]. Например, страны, не имеющие государственных банков, едва ли могут всерьез рассматривать национализацию как подходящую промышленную стратегию. Зисман предполагает, что в результате таких ограничений в промышленных стратегиях государства будет весьма немного инноваций. Тем не менее, на заре развития железнодорожного хозяйства, до того, как сформировались современные финансовые системы, инноваций было довольно много. Американские штаты отреагировали на появление железных дорог, выпустив государственные облигации [public bond guarantees] для привлечения капитала. Французское правительство разработало систему смешанной государственно-частной капитализации и временных частных концессий: система была новинкой и несомненно чутко реагировала на фискальные ограничения того времени. В Великобритании железные дороги сыграли основную роль при возникновении региональных фондовых бирж, позволявших привлечь местный капитал для строительства магистралей, которые удовлетворяли бы интересам местного сообщества. Вполне возможно, что в современном мире финансовые системы ограничивают возможности выбора стратегий, однако в XIX в. нации, похоже, действовали не в таких жестких пределах, ограниченных рамками существующих институтов.

Я пытался показать необходимость более выраженного антропологического подхода к анализу современных государственных институтов – подхода, который рассматривал бы организационные каналы, по которым эти институты направляют действие, и культурные предписания, которые эти институты представляют, как два измерения одного и того же явления. Данный подход позволяет выявить различия между структурой и смыслом, а также между инструментальным и несущим смысловую нагрузку (либо бессмысленным). В сфере железных дорог организационные каналы и культурные предписания влияли на разворачивание политики, определяя типы организационно возможных и культурно мыслимых стратегических решений. Хотя разделить организационные и культурные аспекты социальных обычаев для оценки их относительной значимости довольно непросто, я попытался показать, что средства, которые приходят людям в голову, когда они приступают к решению той или иной проблемы, формируются культурой.

Заключение

Одна из моих идей состояла в том, что господствующие ныне объяснения способов построения политики не социологичны в том смысле, что они воспринимают социально сконструированные категории и принципы современных обществ буквально и затем

начинают анализировать социальное действие при помощи этих же самых категорий и принципов. В современной картине мира выбор политики представлен как результат конкуренции между изначально существующими группами интересов, которые действуют в рамках политико-институциональных ограничений и стремятся выбрать наиболее выгодные им стратегии согласно принципам универсальных экономических законов, однозначно воспринимаемых всеми акторами. В этой картине мира существуют высшие экономические правила, которые способствуют отбору эффективной политики. Однако следует помнить, что понимаемые на уровне здравого смысла категории и принципы, задействованные в этих взглядах, являются социальными конструктами – точно так же, как категории и принципы в обществах с нерациональной системой смыслов. Изучая нерациональные общества, антропологи весьма критически анализируют местную систему смыслов и предполагают, что причинно-следственные связи и социальные категории, воплощенные в социальных обычаях, суть культурные явления, заслуживающие отдельного внимания. Моя цель заключалась в том, чтобы скептически взглянуть на понятия индустриальной рациональности, попытаться проследить их истоки в социальных практиках и истории, вместо того чтобы объяснять их происхождение существованием внешних рационализированных принципов, правящих этим миром.

Литература

- Anderson B. *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. L.: Verso, 1983.
- Ashcraft R. *Revolutionary Politics and Locke's Two Treatises of Government*. Princeton: Princeton University Press, 1986.
- Berger P., Luckmann T. *The Social Construction of Reality: A Treatise on the Sociology of Knowledge*. Garden City: Doubleday, 1966
- Bloor D. *Knowledge and Social Imagery*. L.: Routledge, 1976.
- Boli J. Human Rights or State Expansion? Cross-national Definitions of Constitutional Rights // *Institutional Structure: Constituting State, Society, and Individual* / G.M. Thomas, J.W. Meyer, F.O. Ramirez, J. Boli (eds.). Beverley Hills: Sage, 1987.
- Bowles S., Gintis H. *Democracy and Capitalism: Property, Community, and the Contradictions of Modern Social Thought*. N.Y.: Basic, 1986.
- Chandler A.D. *Scale and Scope*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1990.
- Chiu S. *The State and Industrial Development in the East Asian Newly Industrializing Countries*. Ph.D. Diss. Department of Sociology, Princeton University. 1992.
- Commons J. *Institutional Economics: Its Place in Political Economy*. N.Y.: Macmillan, 1934.
- DiMaggio P.J. Interest and Agency in Institutional Theory // *Institutional Patterns and Organizations: Culture and Environment* / L.G. Zucker (ed.). Cambridge: Ballinger, 1988. P. 3–22.
- DiMaggio P.J., Powell W.W. The Iron Cage Revisited: Institutionalized Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields // *American Sociological Review*. 1983. Vol. 48. P. 147–160.
- Dobbin F. The Origins of Private Social Insurance: Public Policy and Fringe Benefits in America, 1920–1950 // *American Journal of Sociology*. 1992a. Vol. 97. P.1416–1450.
- Dobbin F. Metaphors for Industrial Rationality: The Social Construction of Electronics Policy in the United States and France // *Vocabularies of Public Life: Empirical Essays in Symbolic Structure* / R. Wuthnow (ed.). L.: Routledge, 1992b. P. 185–206.

- Dobbin F. *The Social Construction of the Great Depression: Industrial Policy During the 1930s in the United States, Britain, and France* // *Theory and Society*. 1993.
- Douglas M. *How Institutions Think*. Syracuse, N.Y.: Syracuse University Press, 1986.
- Dyson K. *The Cultural, Ideological and Structural Contexts* // *Industrial Crisis: A Comparative Study of the State and Industry* / K. Dyson, S. Wilks (eds.). Oxford: Martin Robinson, 1983. P. 26–66.
- Eisenstadt S.N., Abitol M., Chazan N. *Cultural Premises, Political Structures and Dynamics* // *International Political Science Review*. 1987. Vol. 8. P. 291–306.
- Elster J. *The Cement of Society: A Study of Social Order*. N.Y.: Cambridge University Press, 1989.
- Granovetter M. *Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness* // *American Journal of Sociology*. 1985. Vol. 91. P. 481–510.
- Gourevitch P. *Politics in Hard Times: Comparative Responses to International Economic Crises*. Ithaca, N.Y.: Cornell University Press, 1986.
- Hall P. *The Political Power of Economic Ideas: Keynesianism Across Nations*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1989.
- Hall P.A. *The Movement From Keynesianism to Monetarism: Institutional Analysis and British Economic Policy in the 1990s* // *Historical Institutionalism in Comparative Politics: State, Society, and Economy* / S. Steinmo, K. Thelen, F. Longstreth (eds.). N.Y.: Cambridge University Press, 1992. P. 90–113.
- Hamilton G.G., Biggart N.W. *Market, Culture, and Authority: A Comparative Analysis of Management and Organization in the Far East* // *American Journal of Sociology*. 1988. Vol. 94. P. S52–S94.
- Hirschman A.O. *The Passions and the Interests: Political Arguments for Capitalism before its Triumph*. Princeton: Princeton University Press, 1977.
- Johnson C. *MITI and the Japanese Miracle*. Stanford, CA: Stanford University Press, 1982.
- Kolko G. *Railroads and Regulation 1877-1916*. Princeton: Princeton University Press, 1965.
- Krasner S.D. *Westphalia* // *Ideas and Foreign Policy* / J. Goldstein, R. Keohane (eds.). Ithaca: Cornell University Press, Forthcoming.
- Latour B. *One More Turn After the Social Turn*. Mimeo. CSI-Ecole des Mines, Paris. 1992.
- Meyer J.W., Ramirez F., Soysal Y. *World Expansion of Mass Education, 1870-1980* // *Sociology of Education*. 1992. Vol. 63. P. 128–149.
- Meyer J.W., Rowan B. *Institutionalized Organizations: Formal Structures as Myth and Ceremony* // *American Journal of Sociology*. 1977. Vol. 83. P. 340–363 .
- Parsons T. *The Social System*. Glencoe, Ill.: Free Press, 1951.
- Parsons T. *The System of Modern Societies*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall, 1971.
- The Political Economy of the New Asian Industrialism* / F. Deyo (ed.). Ithaca: Cornell University Press, 1987.
- The Political Economy of Public Sector Reform and Privatization* // E. Suleiman, J. Waterbury (eds.). Boulder: Westview Press, 1990.
- Schneider B.R. *Politics Within the State: Elite Bureaucrats and Industrial Policy in Authoritarian Brazil*. Pittsburg: University of Pittsburg Press, 1991.
- Scott W.R. *The Adolescence of Institutional Theory* // *Administrative Science Quarterly*. 1987. Vol. 32. P. 493–511.

- Sewell W.H. Ideologies and Social Revolutions: Reflections on the French Case // *Journal of Modern History*. 1985. Vol. 57. January. P. 57–85.
- Sewell W.H. A Theory of Structure: Duality, Agency, and Transformation // *American Journal of Sociology*. 1992. Vol. 98. P. 1–29.
- Shonfield A. *Modern Capitalism*. L.: Oxford University Press, 1965.
- Strang D., Meyer J. Institutional Conditions for Diffusion // *Theory and Society*. Forthcoming.
- Thomas G.M., Meyer J.W. The Expansion of the State // *Annual Review of Sociology*. 1984. Vol. 10. P. 461–482.
- Veblen T. *The Theory of Business Enterprise*. N.Y.: Scribner's, 1904.
- Weber M. *Economy and Society* / G. Roth, C. Wittich (eds.). 2 Vol. Berkeley: University of California Press, 1978.
- Weir M., Skocpol T. State Structures and the Possibilities for “Keynesian” Responses to the Great Depression in Sweden, Britain, and the United States // *Bringing the State Back* / P. Evans, D. Rueschemeyer, T. Skocpol (eds.). N.Y.: Cambridge University Press, 1985. P. 107–163.
- White H.C. Varieties of Markets // *Social Structures: A Network Approach* / B. Wellman, S.D. Berkowitz (eds.). N.Y.: Cambridge University Press, 1988. P. 226–260.
- Wuthnow R. *Meaning and Moral Order: Explorations in Cultural Analysis*. Berkeley: University of California Press, 1987.
- Zelizer V.A. Beyond the Polemics of the Market: Establishing a Theoretical and Empirical Agenda // *Sociological Forum*. 1988. Vol. 4. P. 614–634.
- Zucker L.G. The Role of Institutionalization in Cultural Persistence // *American Sociological Review*. 1977. Vol. 42. P. 726–743.
- Zysman J. *Governments, Markets, and Growth: Financial Systems and the Politics of Industrial Change*. Ithaca: Cornell University Press, 1983.