

народным, наметилась специфическая линия социального размежевания – по степени близости к дефициту, «умения доставать» дефицитные товары, что порождало зависть и межличностную неприязнь. Кроме того, утвердившееся в обществе представление о тотальном превосходстве импортной продукции над товарами отечественного производства подрывало базовые ценностные установки советской идеологии. Все это в дальнейшем сыграло свою роль в крушении советской политической системы.

Л.В. Кальмина

Улан-Удэ

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ В МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ ЗАБАЙКАЛЬЯ НА РУБЕЖЕ XIX – XX ВВ.: НЕСБЫВШИЕСЯ ОЖИДАНИЯ

В отличие от центра России, где промышленный переворот пореформенного периода последовательно охватывал сначала легкую промышленность, затем тяжелую индустрию, транспорт, связь, сельское хозяйство, в Сибири первоочередная концепция модернизации связывалась с транспортным строительством, которое создавало условия для промышленной революции в других отраслях. Сооружение Транссибирской магистрали стало, по сути, первой крупной акцией в модернизации Сибири⁸²⁰.

Формирование капиталистического уклада в регионе шло иначе, чем в европейской России: индустриальное развитие, взяв старт как частнокапиталистическое, продолжилось как государственно-феодалное предпринимательство Кабинета, Казны, дворянства и монастырей⁸²¹. К тому же темпы модернизации в регионе были значительно медленнее: если в России в целом промышленная революция в обрабатывающих отраслях промышленности победила к 1890-м гг., то в Сибири к этому времени она делала лишь первые шаги.

В Забайкалье промышленная модернизация имела догоняющий характер даже по отношению к Сибири. Хронологически она совпала с активной колонизацией края на ее «грабительской» стадии. Идея получения баснословных прибылей без особых затрат была близка и государству, и представителям различных социальных слоев. На рубеже XIX – XX вв. экономика Забайкалья все еще была неразвитой, нацеленной на форсированное выкачивание природных богатств: торговля, хоть и интенсивная, но с устаревшими формами; неразвитая инфраструктура; слабое про-

⁸²⁰ Баталова Т.И. Железнодорожное строительство на Алтае в начале XX в. // История Алтайского края. XVIII – XX вв. Науч. и документ. мат.-лы. – Барнаул, 2005. – С. 217.

⁸²¹ Зинovieв В.П. Сибирь в экономике России XVIII – начала XX вв. // Сибирь в составе России XIX – начала XX в. – Томск, 1999. – С. 9 – 10.

мышленное освоение; монополизм феодальных предпринимателей; внеэкономические способы рекрутирования рабочей силы, тем более что штрафная колонизация давала ее постоянный приток.

После проведения Транссибирской магистрали в регионе изменились схема торговли и статус ряда городов, сместились акценты в промышленности. Однако при более детальном рассмотрении пришедших с магистралью перемен становится ясным: проведя некоторый «косметический ремонт» забайкальского экономического пространства, она в целом оставила его конфигурацию неизменной и функцию «нерва модернизации» не выполнила.

Железная дорога привела к падению ярмарочной торговли, которая при отдаленности от промышленных центров и слабом развитии путей сообщения была основной формой торгового предпринимательства. Обороты Верхнеудинской ярмарки, главной составляющей торговли Забайкалья, за период с 1886 по 1901 гг. упали с 1,7 млн. до 580 тыс. руб.⁸²² Это объясняется тем, что с появлением рельсового пути упростилось приобретение товаров из первых рук и отпала необходимость закупки их сразу на год. Крупные оптовики предпочитали покупать товары в Москве, торговцы с менее значительным капиталом заключали сделки с оптовыми складами, открывшимися во многих городах вдоль железной дороги. В условиях децентрализации торговли стало возможным ее открытие даже при наличии капитала в 1 – 2 тыс. руб. Мелкие и средние предприниматели, освободившись от диктата крупного капитала, получили шанс усилить свои экономические позиции. Это было время роста «среднего класса»: в 1883 г. торговлей зарабатывал 361 житель Верхнеудинска, в 1904 – уже 471, а в 1907 г. число взявших свидетельства на право торговли увеличилось до 627. При этом значительного укрупнения торговли не произошло: треть всех торговых заведений города составляли лавки мелочного торго, годовой оборот которых не превышал 300 – 500 руб⁸²³.

Дорога не уничтожила ярмарочную торговлю, но «раздробила» ее, дав жизнь массе мелких ярмарок по селам и деревням, так как городская торговля из-за своей отдаленности не могла удовлетворить растущий спрос сельского населения. В условиях многоукладности российской экономики ярмарки как архаичные формы оптовой торговли сохранили свое значение и в других сибирских регионах, дополнив модернизированные формы оптовой и розничной торговли: склады, аук-

⁸²² Национальный архив Республики Бурятия (далее – НАРБ). Ф. 10. Оп. 1. Д. 520. Л. 42; Сибирский торгово-промышленный календарь на 1904 г. – Томск, 1904. – С. 193.

⁸²³ Подсчитано по материалам НАРБ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 444. Л. 37-38; Д. 1799. Л. 32 – 36; Д. 2124. Л. 52.

ционы⁸²⁴. Однако в Забайкалье при слабом развитии последних и практически полном отсутствии биржевых операций, не имевших широкого распространения в Сибири в силу развитых традиций непосредственной торговли⁸²⁵, ярмарка вплоть до 1920-х гг. оставалась одной из основных форм торговли. Верхнеудинская ярмарка как посредник между Забайкальем и торговыми центрами западных губерний, оправившись от «стресса» круглогодичной доступности товаров даже для мелких коммерсантов, снова набрала обороты. Более того, в 1903 г. в городе была учреждена вторая - летняя - ярмарка, на которой шел торг товарами для осеннего и зимнего сезонов. Обе ярмарки давали оборот около 1,5 млн. руб.⁸²⁶

Транссибирская магистраль стала тем рубежом, который провел четкую демаркационную линию между «до» и «после» в истории забайкальских городов, изменил их экономический статус и историческую судьбу. Способствуя расцвету одних городов и селений, она ввергла в бездну экономического падения другие. В частности, оказавшийся в стороне от магистрали Нерчинск утратил торговые позиции как пункт отгрузки товаров на Амур. Сразу превратившись в «городок местного значения», он играл роль центра торговли только по отношению к окрестным селам⁸²⁷.

Разрушительную роль железная дорога сыграла в судьбе Кяхты, бывшей центром чайной торговли: с открытием рельсового сообщения от Ханькоу до Москвы Кяхта осталась в стороне от великого чайного пути и утратила свое прежнее значение. Однако само по себе расположение «у дороги» еще не гарантировало экономического процветания, и оказавшиеся вдоль магистрали населенные пункты порой диаметрально противоположным образом реагировали на выпавший им шанс. Если Мысовск использовал его сполна, став одним из первых в Восточной Сибири городов, выросших как экономический центр⁸²⁸, то Петровский Завод, развивавшийся только благодаря монопольному положению Петровского железоделательного и чугунолитейного завода,

⁸²⁴ Щеглова Т.К. Ярмарочная торговля в северных регионах Западной Сибири (Тобольская губерния) // Проблемы экономической и социальной истории Сибири XVIII – начало XX вв.: Сб. науч. ст. Вып. 4. – Омск, 2003. – С. 16.

⁸²⁵ Андрущенко Б.К. Сфера обмена Сибири как показатель уровня модернизации // Сибирское общество в контексте модернизации XVIII – XX вв.: Сб. мат-лов науч. конф., г. Новосибирск, 22 – 23 сент. 2003 г. – Новосибирск, 2003. – С. 216.

⁸²⁶ Салдатов В. Железнодорожные поселки по Забайкальской линии. Статистическое описание и материалы по переписи 1910 года. – СПб, 1912. – Вып. II. – Т. V, ч. I. – С. 261.

⁸²⁷ Дружинина А.В. Развитие торговли уездных, безуездных городов Иркутской губернии и Забайкальской области в конце XIX – начале XX вв. // Сибирский город XVIII – начала XX вв. – Иркутск, 2005. – С. 84 – 85.

⁸²⁸ Скубневский В.А. Внегородские центры экономической жизни Сибири второй половины XIX – начала XX в. (к постановке вопроса) // Проблемы социально-экономического и культурного развития Сибири XVII – XX вв. Сб. науч. трудов. – Новосибирск, 2005. – С. 155 – 156.

утратил роль промышленного центра: не выдержав конкуренции с Уральскими металлургическими предприятиями, завод остановился.

«Железная дорога одновременно убила Кяхту и сделала Верхнеудинск независимым от Иркутска торговым центром», к которому тяготели забайкальские города, - дал меткую оценку роли Транссиба в судьбе забайкальских городов В. Воробьев⁸²⁹. Оказавшись на пересечении железнодорожной магистрали, судоходной Селенги и трактов на Кяхту и Баргузин, в центре густонаселенного и хлебородного района, Верхнеудинск стал крупнейшим в Забайкалье экономическим центром и транспортным узлом. К городу закономерно перешла роль торгово-распределительного центра, снабжавшего Западное Забайкалье всеми привозными товарами, а также функции сборщика сырья Забайкалья и частично из Монголии. Однако в экономическом соперничестве он уступил центру Забайкальской области – Чите, что соответствовало государственной концепции развития сибирских городов, прежде всего, как административных центров. В глазах официального Петербурга, несмотря на возросшую экономическую роль, Верхнеудинск оставался всего лишь уездным городом.

Фабрично-заводская промышленность Забайкалья в указанный период была предельно примитивной, характерной для отсталых в промышленном отношении областей. Обрабатывающие производства в общей промышленной структуре занимали незначительное место, уступая добывающим и по объему, и по числу рабочих: в 1880 – 1890-е гг. в них инвестировалось всего лишь от 5 до 17 % капиталов. Структура промышленности ограничивалась самыми необходимыми видами производства: кожевенное, свечно-сальное, мыловаренное, кирпичное. Сложные производства – спичечное, стекольное, ткацкое, фарфоровое, бумажное, металлообрабатывающее – были представлены единичными заведениями даже в масштабах Сибири из-за недостатка оборудования, нехватки сырья, квалифицированных кадров, узости рынка сбыта⁸³⁰. Даже обладая большими запасами сельскохозяйственного сырья, Забайкальская область была вынуждена завозить продукты обрабатывающей промышленности из европейской России и сибирских городов⁸³¹.

⁸²⁹ Воробьев В.В. Города тожной части Восточной Сибири (историко-географические очерки). – Иркутск, 1959. – С. 88.

⁸³⁰ Сибирь в составе Российской империи / Под ред. Л.М. Дамешика и А.В. Ремнева. – М., 2007. – С. 253.

⁸³⁰ Сякшиева Т.Е. Промышленность Западного Забайкалья накануне Первой мировой войны // Народы Внутренней Азии: этносоциальные процессы в геополитической и цивилизационной динамике. – Улан-Удэ, 2006. – С. 134.

⁸³⁰ Берсенева Л.Ф. Экономическое развитие Забайкалья в период между двумя революциями (июнь 1907 – февраль 1917 г.) // История экономического развития Забайкалья в конце XIX – начале XX века. Забайкальский краеведческий ежегодник – Чита, 1972. – С. 35.

⁸³¹ Лажнев В.Н., Недешев А.А. Структура и экономические связи Забайкальского хозяйства в дореволюционный период // История экономического развития Забайкалья в конце XIX – начале XX века. Забайкальский краеведческий ежегодник – Чита, 1972. – С. 14.

Транссибирская магистраль послужила мощным катализатором развития промышленности в регионе, втянув его в общерусский поток капитализма. Однако структура местной промышленности и организация производства существенно не изменились. В большинстве своем фабрики оставались кустарными мастерскими со скудным ассортиментом продукции и удовлетворить растущего спроса местного населения не могли. Быстрый рост получили лишь те отрасли, которые не создавали конкуренции европейской России и углубляли специализацию края как сырьевого придатка: по переработке сельхозсырья (мукомольная, кожевенная) и по производству строительных материалов (цементная, кирпичная и лесопильная). В тех отраслях, которые содействовали бы формированию промышленного комплекса, Забайкалье проиграло конкурентную борьбу не только европейской России, но и другим районам Сибири. С проведением железной дороги сюда хлынул поток товаров более дешевых, чем могла предложить местная промышленность. Тенденция снижения производства проявилась уже в 1900 г., когда железная дорога только начала действовать: сумма производства местной промышленности в области уменьшилась на 615667 руб.⁸³² Сократилось число кожевенных и мыловаренных заводов, совсем прекратили деятельность свечные.

Крупные механизированные производства в Забайкалье развивались для удовлетворения собственных нужд железной дороги, которая забирала, к примеру, 90 % всего добытого в регионе угля⁸³³. Она же служила основным импульсом добычи и главным потребителем цемента, на нее, главным образом, работали и лесопильные предприятия Западного Забайкалья, выпускавшие накануне Первой мировой войны 40 тыс. куб. м леса⁸³⁴.

В условиях относительного застоя в экономической жизни Забайкалья, отсутствия крупных промышленных предприятий, биржевых комитетов, экономических обществ Забайкальская железная дорога была единственным крупным коммерческим предприятием, однако она существовала большей частью за счет Казны. Самым крупным потребителем ее услуг были сама дорога и военное ведомство. Играя ведущую роль в планах модернизационного преобразования края, железная дорога оставалась коммерчески убыточным предприятием.

Даже на фоне недостаточности провозо-пропускной мощности Транссибирской магистрали и крайне низких скоростях движения пасса-

⁸³² Обзор Забайкальской области за 1900 год. – Чита, 1901. – С. 9.

⁸³³ Санжиева Т.Е. Промышленность Западного Забайкалья накануне Первой мировой войны // Народы Внутренней Азии: этносоциальные процессы в геополитической и цивилизационной динамике. – Улан-Удэ, 2006. – С. 134.

⁸³⁴ Берсенева Л.Ф. Экономическое развитие Забайкалья в период между двумя революциями: (июнь 1907 – февраль 1917 г.) // История экономического развития Забайкалья в конце XIX – начале XX века. Забайкальский краеведческий ежегодник. – Чита, 1972. – С. 35.

жирских и товарных поездов, уступающих американским в 2,5 – 5 раз⁸³⁵, ее Забайкальский участок, дававший около 9 руб. убытка на каждую пудо-версту из-за искусственного применения льготных тарифов, преобладания пассажирских перевозок над грузовыми и низкой интенсивности движения, был самым убыточным⁸³⁶. В 1909 – 1911 гг. расходы по эксплуатации Забайкальской железной дороги в два и более раз превышали полученные от перевозок доходы, образовав за три года дефицит более чем в 9 млн. руб⁸³⁷. Забайкальский участок экономически не оправдал его сооружение и не превратился в источник доходов для государства.

Не отрицая того факта, что железная дорога дала огромный толчок развитию экономической жизни Забайкальской области и внесла заметные изменения во весь ее жизненный строй, следует признать, что она первоначально не оправдала связанных с ней ожиданий и не сыграла отведенной ей роли стержня и катализатора модернизации, поскольку не тянула за собой никакой инфраструктуры. Это понимали и современники: «...один рельсовый путь, без ряда других государственных мероприятий, внося огромную ломку в жизнь колоний, не служит фактором ее экономического подъема»⁸³⁸. Изобилие и доступность природных ресурсов тормозили промышленный переворот в регионе. Забайкальская экономика привычно ориентировалась на сырьевую составляющую своей продукции, поскольку получение дешевого и ценного минерального сырья соответствовало интересам страны.

Промышленный переворот XIX в. в Забайкалье имел верхушечный характер, местный рынок развивался не столько за счет собственной промышленности, сколько в результате экономических связей с промышленностью европейской России. В регионе не сформировались новые рыночные институты экономического регулирования, а капиталы инвестировались в производства, нацеленные на получение быстрой прибыли. Забайкалье оставалось типичной окраиной империи со сдерживающей ролью в модернизации экономики⁸³⁹.

Переворот в сознании российского правительства относительно возможной экономической роли Забайкалья произошел под влиянием военного фактора. Итоги русско-японской войны наглядно продемонстрировали слабость экономического развития восточных рубежей империи, непосредственно прилегающих к районам боевых действий. А в годы Первой мировой войны, под угрозой потери индустриальных районов в европейской России пришло понимание необходимости ориен-

⁸³⁵ Ламин В.А. Императивы формирования Российской транспортной системы // Императивы России в транспортную систему Восточной Азии. – Улан-Удэ, 2008. – С. 15.

⁸³⁶ Кнорринг Ф. Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги. – Иркутск, 1910. – С. 197 – 199.

⁸³⁷ НАРБ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2256. Л. 66.

⁸³⁸ Салдазов В. Указ. соч. – С. 3.

⁸³⁹ Щеглова Т.К. Указ. соч. – С.16.

тации на азиатский рынок. С этого времени Петербург начал строить планы форсирования экономического освоения Забайкалья, предназначив ему роль плацдарма для установления своего влияния в Центрально-азиатском пространстве. Но это уже совсем другая история.

В.П. Карпов

Тюмень

УРАЛЬСКАЯ ПЕРСПЕКТИВА ТЮМЕНСКОГО НЕФТЕГАЗОВОГО СЕВЕРА

Ключевым пунктом федерального проекта «Урал промышленный – Урал Полярный» предусмотрена интеграция сырьевой базы Тюменской области и старопромышленных регионов Урала, освоение природных богатств Югры и Ямала с дальнейшим продвижением в районы Арктики.

Большие надежды в реализации проекта связаны с освоением полуострова Ямал на севере Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). В недрах полуострова (122 тыс. кв. км плоской суши за Полярным кругом) и его прибрежном шельфе разведано свыше 16 трлн. кубм. природного газа. Почти треть из них – в недрах Бованенковского месторождения (4,9 трлн. м³, открыто в 1971 г.). В соответствии с проектом, добыча на нем к 2030 г. составит более 300 млрд. м³ в год⁸⁴⁰. Для сравнения: в 2010 г. во всей России добыча составила 650 млрд. кубм. Стратегической задачей обозначено строительство железной дороги Салехард-Надым с продолжением через Пангоды на Новый Уренгой – на востоке ЯНАО и на западе – от левого берега Оби к станции Обская (Лабытнанги). Несколько отдалается перспектива строительства меридиональной дороги от Агириш до станции Полуночная в Свердловской области. В отличие от первоначальных (до кризиса 2008 г.) планов оно отнесено ко второму этапу реализации проекта.

Первая попытка выйти на Ямал была предпринята еще в советское время, во второй половине 1980-х гг. Перспективы развития газовой промышленности в XIII-й пятилетке (1991 – 1995 гг.) правительство связывало с освоением месторождений Ямальского севера (в первую очередь, Бованенковского и Харасавэйского). В конце 1985 г. в составе Главтюменгазпрома была организована Дирекция строящихся газодобывающих, газотранспортных предприятий и железной дороги полуострова Ямал «Ямалгазпром» в г. Лабытнанги⁸⁴¹. Высадили десант строителей, с материка вглубь полуострова стали тянуть железнодо-

⁸⁴⁰ *Алешина О.* Ямал не ждёт // Нефть России. 2009. № 12. С. 72.

⁸⁴¹ Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 2101. Оп. 1. Д. 1327. Л. 178.