

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

УДК 947.081/083

*С.С. Букин, А.И. Тимошенко***СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ИДЕИ МОДЕРНИЗАЦИИ СИБИРИ
(КОНЕЦ XIX – ПЕРВАЯ ТРЕТЬ XX в.)**

Статья подготовлена при поддержке Российского гуманитарного научного фонда, проект № 02-01-00317а.

Рассмотрены особенности модернизации Сибири в конце XIX – начале XX века. Авторы отмечают таковые в аграрной и индустриальной сферах и связывают их с колонизацией региона и стратегическими планами российского правительства относительно региона.

После отмены крепостного права Россия начала ускоренное продвижение по пути модернизации. Особенно ярко это проявилось в конце XIX в., когда российское правительство, в котором наиболее последовательным реформатором выступал С.Ю. Витте, целенаправленно проводило курс на модернизационные реформы. Мощный импульс был задан в области индустриального развития. Только за 1890–1899 гг. промышленное производство удвоилось, в том числе тяжелая промышленность выросла в 2,8 раза, легкая – в 1,6 раза [1].

Деятельность правительства в этот период дала реальные результаты, отразившиеся на экономическом подъеме Российской империи. Планировалось, что Россия в течение примерно десяти лет должна догнать развитые в промышленном отношении страны Европы, занять прочные позиции на рынках Ближнего, Среднего и Дальнего Востока. В планах достижения статуса мировой, экономической сильной державы важное место отводилось Сибири, которая рассматривалась не только как территориальный и сырьевой ресурс для перспективного развития страны, но и как военно-стратегический и торгово-промышленный плацдарм на восточных и юго-восточных рубежах России.

Национально-демографические особенности Российской империи, её природно-географическое положение в мировом пространстве обусловили значительное влияние пространственно-географического фактора на социально-экономическое развитие страны, определили, в том числе, и модернизационные реформы.

Государственная политика в XIX в. была тесно связана со строительством империи, получила поддержку общества в процессе территориальной экспансии, создания в регионах не только технологической, но и военной базы страны. Это отмечают многие авторы, рассматривающие процессы модернизации России в целом и ее отдельных регионов. Наиболее примечательны за последнее десятилетие в этом отношении работы уральских историков под руководством академика В.В. Алексеева [2]. Они показывают, как в России процессы модернизации приобретали удивительное своеобразие и неповторимость в зависимости от времени и места, географического положения региона, уровня его социально-экономического, политического и культурного развития.

Относительно Сибири можно выделить целый ряд ключевых стратегических идей модернизации в кон-

це XIX – начале XX в., которые реализовывались и в последующий период, закладывали основы социально-экономического развития региона в течение целого столетия.

Главная и первоочередная идея связывалась с транспортным строительством в регионе, которое, согласно разработанным проектам, направлялось на создание различных видов транспортных коммуникаций. Но наибольшее значение в рассматриваемый исторический период приобрело железнодорожное строительство. Это было связано отчасти и с тем, что во второй половине XIX в. вопросы сооружения железных дорог в России стали чрезвычайно актуальными. Вместе с тем Сибирский край с его огромными незаселенными пространствами, природными и экономическими возможностями привлекал большое внимание правительства и предпринимательских кругов. Поэтому назрела острая необходимость решать транспортные проблемы в Сибири самыми современными и эффективными средствами.

Идеи о строительстве железных дорог в Сибирском регионе высказывались еще в 1840–60-е гг., но первые проекты были пока умозрительными. Ни один из их авторов не изучал подробно тех территорий, где предполагалось прокладывать железные дороги. Первые серьезные изыскания были проведены в 1870-е гг. Начало этого десятилетия оказалось благодатным временем для российского железнодорожного строительства. Расширились государственные границы, укреплялась зона политического влияния государства, возрастала значимость железных дорог как средства сообщения, перемещения грузов и населения. Император Александр II выделил эту отрасль в качестве первоочередной в государственной политике. Выгодным считалось вложение денег в железнодорожное строительство. Средний прирост железнодорожных магистралей в 1870-е гг. составил 1,5 тыс. км в год, а в отдельные годы достигал 2,5 тыс. км. Всего за время царствования Александра II было построено 25 тыс. верст железнодорожных путей [3].

В 1872–1874 гг. Министерство путей сообщения предприняло крупные изыскания в целях определения направления железной дороги, которая бы соединила восточные и западные территории России. Рассматривались три варианта проведения железной дороги: от Санкт-Петербурга через Рыбинск, Кострому, Кинешму

и Вятку до Перми и соединение затем Перми с горнозаводской линией; от Нижнего Новгорода по левому берегу Волги на Казань и Красноуфимск до Екатеринбурга; от г. Алатыря на Уфу и златоустовские заводы до Челябинска. Наибольшее число сторонников получили первые два варианта, так называемые южное и северное направления. Причем кроме государственных организаций их поддерживали и многочисленные ходатайства местных политических и хозяйственных кругов, которые в больших количествах поступали в Министерство путей сообщения. Надо отметить, что местнический интерес, прежде всего, сосредоточился вокруг южного направления.

Главный довод в защиту этого направления заключался в том, что оно совпадало с тем традиционным путем, по которому уже веками шла сибирская торговля. К тому же постройка северной линии отозвалась бы весьма неблагоприятно на перевозке товаров на юг России, в низовья Волги, на Кавказ, а также в Бухару и Персию. Об этом заявил губернатор Западной Сибири Казнаков в Записке, поданной императору Александру II в апреле 1875 г. Его поддержали казанские и нижегородские купцы и промышленники, горнозаводчики Южного Урала, которые стремились сбывать свои товары на юге России и в Москве с большой выгодой для себя, без расходов по перегрузке, устройству и охране складов на пристанях. Особое значение защитники южного направления придавали тому, что оно представляло собой более короткое, чем северное, соединение Тюмени и Урала с Москвой. При этом указывалось, что хотя северное направление и приближает Сибирь к Петербургу, зато удаляет ее от Москвы и юга России, где сбывается большая доля сибирских товаров и кяхтинского чая.

Сторонники южной линии неоднократно ссылались в своей полемике с приверженцами северной дороги на то, что последняя пройдет по малонаселенным и пустынным территориям. Между тем как южная пересечет населенный и промышленный край и послужит его дальнейшему развитию. Было еще огромное количество доводов как в пользу одного, так и другого направления. Все они рассматривались в Министерстве путей сообщения, которое в результате изысканий выбрало средний вариант пути от Самары до Омска через Уфу, Златоуст и Челябинск, где и прошла впоследствии Транссибирская железнодорожная магистраль.

С пуском в эксплуатацию железной дороги значимость Сибири в правительственных планах еще более выросла. По сути, удалось ликвидировать былую обособленность региона от европейской части страны. Экономическая жизнь получила мощный стимул. Сибирь стала занимать все большее место в государственных программах переселения крестьян на новые земли и организации здесь высокопродуктивных отраслей. Разрабатывались проекты создания крупных промышленных предприятий, причем не только добывающей, но и обрабатывающей промышленности.

Отсюда вытекала следующая ключевая стратегическая идея модернизации — индустриализация Сибири. Индустриализация как социально-экономический процесс в классическом понимании является стержнем модернизационных реформ, одним из факторов перехода

от традиционного аграрного уклада к преимущественно промышленному. Поэтому все перспективные социально-экономические преобразования не мыслились без новейших технологических и производственных решений. Сибирь с ее богатыми природными ресурсами давала большой простор для творчества.

Дискуссии о роли Сибири, ее включении в общероссийские социально-экономические преобразования занимали в конце XIX — начале XX в. умы многих политических деятелей и представителей российской общестственности. Однако долгие годы рассуждения не переходили в практическую плоскость. Сибирский регион оставался малозаселенным. Сказывались и более суровые климатические условия Сибири по сравнению с Европейской Россией.

Лишь в годы Первой мировой войны по отношению к Сибири как к тыловому району стали разрабатываться проекты общегосударственного масштаба. В связи с военными действиями на западных рубежах страны возникла угроза потери индустриальных районов в Европейской России. Кроме того, война потребовала увеличения объемов промышленного производства, привлечения все новых сырьевых и прочих материальных ресурсов страны в условиях резко сократившихся внешнеэкономических возможностей. Война стала историческим фактором, ускорившим индустриализацию Сибирского края.

Сибирь в правительственной стратегии в этот период рассматривалась прежде всего как возможная база для развития угледобывающей и металлургических отраслей. С целью их организации с учетом нужд обороны при Совете съездов представителей промышленности и торговли в Петербурге было учреждено специальное Сибирское бюро под председательством члена Государственного совета профессора Е.Л. Зубатова, а также организована так называемая «Сибирская железная экспедиция», которая доложила правительству, что при определенной поддержке со стороны государства в Сибири можно в короткий срок организовать добычу угля, производство металла, создать крупные химические и машиностроительные предприятия. По подсчетам специалистов Сибирь могла уже в ближайшие 6–7 лет давать до 60 млн пудов чугуна и железа ежегодно, в дальнейшем эту цифру представлялось возможным довести до 300 млн пудов [4].

Наиболее подготовленным был признан Кузнецкий район. Здесь в 1914–1916 гг. с развертыванием деятельности акционерного общества «Угольные копи Кузбасса» закладывалась материальная база для осуществления крупного индустриального проекта, включавшего в едином комплексе добычу угля, руды, коксохимическое и металлургическое производство. Впоследствии этот проект, известный под именем Урало-Кузнецкого индустриального комплекса, был унаследован советским правительством и включен в качестве важнейшего компонента советских индустриальных планов 1920–30-х гг., нацеленных на создание в Сибири надежного тыла российского государства, экономический потенциал которого можно использовать в случае войны как на востоке, так и на западе.

Наряду с планами индустриализации Сибири в конце XIX — начале XX в. важное место занимали идеи аг-

рарных преобразований. Это объяснялось той огромной ролью, которую играло сельское хозяйство в экономике страны. В 1913 г. оно давало 51,4% национального дохода, в то время как промышленность – 28%, строительство – 4,1%, транспорт – 7,9%, торговля и связь – 8,6%. Если в 1895–1900 гг. экспорт хлеба составлял 14,7%, то в 1907–1912 гг. – уже 16,4% от всего его производства [5]. Поэтому весьма актуальной была проблема аграрного развития. Тем более что Сибирь в этом отношении представляла значительный интерес. В регионе, особенно в юго-западной и западной частях, было огромное количество пригодных для сельскохозяйственного производства земель. Кроме того, здесь отсутствовало помещичье землевладение, что в целом давало большой простор для деятельности свободных предпринимателей. Это важное обстоятельство стало учитываться государственными учреждениями, особенно после сооружения Сибирской железной дороги. Сибирь рассматривалась уже как главный осваиваемый район страны. В данной связи был разработан целый ряд законодательных актов и программ, реализация которых обусловила в короткий срок более высокие темпы, чем в целом по стране, развития сельскохозяйственного производства. В Сибири с 1901–1905 по 1911–1915 гг. среднегодовые площади посевов главных культур увеличились примерно с 4 до 7 млн десятин, а валовые сборы с 200 до 350 млн пудов. Темпы роста посевных площадей в Сибири были в 5 раз выше, чем в Европейской России, а в Западной Сибири – в 8 раз. Наиболее товарная из культур – пшеница – составляла половину всех посевов, а в центре страны – менее 1/5 [6].

К 1917 г. Сибирь прочно вошла в число основных зерновых районов России, значительно выросло поголовье скота, что в целом способствовало быстрому развитию сибирского маслоделия, в короткий срок получившего мировую известность. В 1894 г. в Курганском уезде Тобольской губернии возникли первые маслодельные заводы, а в 1913 г. их насчитывалось уже 4092. Они распространились по всей Сибири. Стоимость вывозимого масла увеличилась с 4 тыс. руб. в 1894 г. (400 пудов) до 68 млн руб. в 1912 г. (4460 тыс. пудов), что в два раза больше годовой стоимости добытого в Сибирском крае золота. Сибирь давала 9/10 экспортируемого масла из России [6].

Несомненные экономические успехи основывались на реализации следующего стратегического направления – формирования активного социального потенциала для проведения модернизационных реформ, которое происходило в основном за счет переселения избыточного крестьянского населения из европейской части России. Данный механизм работал достаточно эффективно, так как к переселению на новые места были способны, как правило, люди особого склада: смелые, решительные, стремившиеся к самостоятельности и независимости. По своему характеру они были подлинными первопроходцами. Государство поддерживало и по мере возможностей организовывало переселенческое движение, решая таким образом не только экономические, но и социально-политические задачи, сдерживая нарастание революционного движения. Вместе с тем сформировался активный социальный контингент, способный на своих плечах вынести практическую реализацию

модернизационных реформ. Последующие события показали, что сибирским крестьянам удавалось адаптироваться к меняющимся условиям жизни, они могли встать на более прогрессивный фермерский путь развития сельского хозяйства. Тенденции в этом направлении прослеживаются, например, в деятельности маслодельческой кооперации, ставшей локомотивом сибирского экспорта на российском и международном рынках. В то же время непоследовательная политика царского правительства в преобразовании крестьянской общины не позволила в полной мере проявиться и раскрыться данным тенденциям.

В советское время курс на индустриализацию и урбанизацию также не был последовательным, сопровождался идеологическими утопическими компонентами. Проекты создания «социалистических» городов нового типа хотя и открывали новые возможности и перспективы для социального развития, но практически до конца не реализовывались, противоречили менталитету населения. В процессе модернизационных преобразований в России социальные аспекты осуществлявшихся индустриальных проектов, как правило, отставали. Сибирь в этом отношении не была исключением. Причем диспропорция в материально-бытовом обеспечении ее жителей по сравнению с населением европейской части страны нарастала.

Важно отметить, что возможности Сибири использовались для решения стратегических задач, связанных в основном с экстенсивным развитием экономики. В России в конце XIX в., как, впрочем, и позднее, модернизационные реформы предусматривали вовлечение в хозяйственный оборот все новых территорий и сырьевых ресурсов. Сибирь с ее пространствами позволяла строить в этом отношении глобальные планы. По сути своей идеи «экстенсивного развития» были понятны и близки по духу представителям различных социальных слоев российского общества, не только министрам, но и простым крестьянам. Многовековая история России, связанная с постоянной тенденцией расширения государственных границ, повлияла на менталитет россиян. Идея «экстенсивного развития» стала доминантой общественного сознания. Сибирь, будучи осваиваемым регионом, подкрепляла эту идею и давала неограниченный простор для развития предприимчивости как в рамках отдельного крестьянского хозяйства, так и в сфере новых предприятий и целых отраслей. Правда, многие планы создания сибирских индустриальных комплексов на деле оказались дорогостоящими и малорентабельными, освоение региона носило так называемый «очаговый» характер. Но в целом экстенсивный характер развития российского общества на примере Сибири четко прослеживается.

В сибирском регионе в полной мере проявилась другая особенность российской модернизации – ее государственный характер, когда модернизационные преобразования главным образом исходили сверху, от государственной власти. В Сибири в силу слабой заселенности и соответствующих социально-политических отношений модернизационные реформы практически полностью планировались и проводились через государственные институты.

В заключение можно сказать, что, с одной стороны, сильное государственное воздействие можно расценивать положительно, так как обеспечивалось более быстрое

продвижение по пути модернизации без особого риска вступить в противоречие со старыми, отжившими элементами общественной системы. Но, с другой стороны, проявлялось огромное влияние чиновничье-бюрократи-

ческих структур, централизованного управления, зачастую игнорировавших местные особенности и интересы. Это в целом сдерживало движение вперед, сковывало творчество и инициативу сибиряков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бовыкин В.И. Индустриальное развитие России до 1917 г. М., 1970. С. 9.
2. Модернизация: факторы, модели развития, последствия изменений // Уральский исторический вестник. Екатеринбург. 2000. № 5, 6.
3. Русский торгово-промышленный мир. М., 1993. С. 9.
4. Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность). Новосибирск, 2002. С. 37.
5. Никонов А.А. Спираль многовековой драмы: аграрная наука и политика России (XVIII–XX вв.). Энциклопедия российских деревень. М., 1995. С. 82.
6. Горюшкин Л.М. Экономическое развитие Сибири в конце XIX – начале XX века. Новосибирск, 1990. С. 7, 8.

Статья представлена кафедрой отечественной истории исторического факультета Томского государственного университета, поступила в научную редакцию «История» 5 декабря 2003 г.