

# РЕГИОНАЛИСТИКА

УДК 94(470.5+571.17)"18/19"

DOI: 10.58529/2782-6511-2025-4-1-90-99

**Зубков Константин Иванович**

к.и.н., ведущий научный сотрудник, заведующий центром методологии и историографии, Институт истории и археологии УрО РАН (Россия, Екатеринбург)

ORCID: 0000-0001-5177-3183

E-mail: zubkov.konstantin@gmail.com

**Урал и Кузбасс в идеологии «восточного сдвига» на рубеже XIX–XX вв.**

**АННОТАЦИЯ.** В статье рассматриваются основные тенденции развития Урала и Кузбасса в конце XIX — начале XX в., анализируются факторы, влиявшие как на ускорение, так и на торможение процесса развития производственной кооперации между этими регионами в досоветское время. Возможность их взаимодействия явилась результатом второй промышленной революции (1870-е — 1930-е гг.), которая, благодаря развитию магистрального железнодорожного транспорта, впервые создала условия для интеграции в единую производственную схему источников руды и топлива, разделенных значительными расстояниями. В России первым опытом организации транспортно-индустриального «маятника» между районами сосредоточения железной руды и каменного угля стал Донецко-Приднепровский проект. В конце XIX в. возможности реализации аналогичной схемы стали обсуждаться и для Урала, где проблема топлива в это время приобрела критическое значение. Переход к протекционизму в экономической политике России привел к тому, что внимание государственных и научных сил страны стало переключаться на организацию транспортно-экономического взаимодействия Урала с перспективными регионами добычи коксующегося угля — в первую очередь с Кузнецким бассейном. На рубеже XIX–XX вв. быстрый рост угледобычи в Кузнецком бассейне в связи с прокладкой Транссиба стимулировал первые опыты использования сибирского угля на заводах Урала, хотя до революции 1917 г. целесообразность соединения ресурсов двух регионов находилась еще на стадии обсуждения. Решающим аргументом в пользу организации устойчивой связи между Уралом и Кузбассом стала вынужденная перестройка хозяйственных связей в годы Первой мировой войны.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Урал, Донецко-Приднепровский проект, Кузнецкий бассейн, транспортно-индустриальный «маятник», Россия, черная металлургия, железные дороги, горнозаводская промышленность

Для цитирования: Зубков К. И. Урал и Кузбасс в идеологии «восточного сдвига» на рубеже XIX–XX вв. // Историко-географический журнал. 2025. Т. 4, № 1. С. 90–99. DOI: 10.58529/2782-6511-2025-4-1-90-99.

Поступила в редакцию 10.12.2024

Принята к публикации 01.03.2025

# REGIONAL STUDIES

UDC 94(470.5+571.17)"18/19"

DOI: 10.58529/2782-6511-2025-4-1-90-99

## **Konstantin I. Zubkov**

Candidate of Historical Sciences, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Russia, Ekaterinburg)

ORCID: 0000-0001-5177-3183

E-mail: zubkov.konstantin@gmail.com

## **The Urals and Kuzbass in the Ideology of the “Eastern Shift” at the Turn of the 19<sup>th</sup> — 20<sup>th</sup> Centuries**

**ABSTRACT.** The article examines the main trends in the development of the Urals and Kuzbass in the late 19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> centuries, analyzing the factors that influenced both the acceleration and the slowdown in developing the industrial cooperation between these regions in pre-Soviet times. The possibility of their interaction was the result of the second industrial revolution (1870s — 1930s), which, thanks to the development of mainline railway transport, for the first time created conditions for the integration of ore and fuel sources separated by significant distances in a single production scheme. In Russia, the first experience of organizing a transport-industrial “pendulum” between areas of iron ore and coal concentration was the Donetsk-Dnieper project. At the end of the 19<sup>th</sup> century, the possibilities of implementing a similar scheme began to be discussed for the Urals, where the fuel problem at that time had acquired critical importance. The transition to protectionism in Russia’s economic policy led to the attention of the country’s state and scientific forces being switched to organizing transport and economic interaction between the Urals and promising regions for the extraction of coking coal, primarily with the Kuznetsk Basin. At the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries, the fast growth of coal production in the Kuznetsk Basin in connection with the construction of the Trans-Siberian Railway stimulated the first experiments in using Siberian coal at the Ural plants, although before the 1917 revolution, the expediency of connecting the resources of the two regions was still at the discussion stage. The decisive argument in favor of organizing a stable connection between the Urals and Kuzbass was the forced restructuring of economic ties during the First World War.

**KEYWORDS:** Urals, Donetsk-Dnieper project, Kuznetsk Basin, transport-industrial “pendulum”, Russia, ferrous metallurgy, railways, mining and metallurgical industry

For citation: Zubkov K. I. [The Urals and Kuzbass in the Ideology of the “Eastern Shift” at the Turn of the 19<sup>th</sup>–20<sup>th</sup> Centuries]. *Istoriko-geograficheskiy zhurnal* [Historical Geography Journal], 2025, vol. 4, no. 1, pp. 90–99. DOI: 10.58529/2782-6511-2025-4-1-90-99 (In Russian).

Received 10 December 2024

Accepted 1 March 2025

Вопрос об истоках и авторстве идеи Урало-Кузнецкого комбината — крупнейшего советского проекта периода форсированной индустриализации — остается одним из самых дискуссионных в историографии и отличается широким разбросом точек зрения<sup>1</sup>. Попытки связать отправной момент в истории проекта с какой-то определенной датой или личностью вряд ли корректно, поскольку в данном случае речь должна идти о сложном, вбирающем в себя множество слагаемых и участников процессе выработки принципиальной идеи, неравнозначной принятию финального решения. Попытки добиться однозначности в определении времени инициирования Урало-Кузнецкого проекта — как это делает, например, автор наиболее известной зарубежной публикации об Урало-Кузбассе Фрэнклин Д. Холцман, датируя его старт 1893 годом<sup>2</sup>, — всегда условны и произвольны. В частности, к этой дате — в весьма отдаленной связи с историей Урало-Кузбасса — можно определенно привязать только открытие работ по прокладке Западно-Сибирского участка Транссиба (в том числе захватывавшего будущий Кузбасс плеча от р. Обь до Красноярска) и создание Комитета Сибирской железной дороги<sup>3</sup>. Для исследования исторических истоков Урало-Кузбасского проекта гораздо важнее и продуктивнее рассматривать его в более широком контексте, сосредоточиваясь на выявлении условий и факторов, повлиявших на зарождение идеи, определении общемировых и внутрироссийских тенденций, которые подготовили передовую экономическую и научно-техническую мысль России к разработке принципиально новых подходов к размещению производительных сил.

С точки зрения базовых принципов размещения производительных сил Урало-Кузбасс прежде всего следует рассматривать как детище второй промышленной революции, развернувшейся в ведущих индустриальных странах с 1870-х гг. Этот этап индустриальной трансформации вызвал к жизни целый ряд технологических и организационно-экономических инноваций, которые привели к кардинальным изменениям в сложившихся ранее моделях размещения производства<sup>4</sup>. Решающим фактором изменений явилась транспортная «революция», связанная с развитием магистрального железнодорожного транспорта и, как следствие, с резким удешевлением транспортировки промышленных грузов. Это существенно повлияло и на модели размещения производства<sup>5</sup>. Если в предшествующий период локализация предприятий одной из базисных отраслей — черной металлургии — почти целиком определялась редко встречающимися комбинациями богатых залежей железных руд и запасов металлургического топлива, сосредоточенных в одном месте (с чем была связана в XVIII в. лидирующая роль Урала в мировой выплавке чугуна и производстве железа), то железнодорожный транспорт, преодолевая зависимость перевозок от сезонных факторов и ограничений тоннажа, впервые создал условия для дистанционных перемещений не только готовых товаров, но и грузов, образующих отдельные слагаемые производства (сырье, топливо, орудия производства и т. п.). Тем самым транспорт все больше начинает играть роль технологического средства комбинирования производства в крупных пространственных масштабах. Хотя достигаемая этим пространственная мобильность факторов производства существенно усложняет задачу оптимизации затрат, она в то же время создает условия, при которых экономический выигрыш, связанный с расширением ареалов промышленного производства, возможностью организации крупных производств со значительной экономией масштаба, может существенно перекрывать дополнительные затраты на транспорт. При этом существенным фактором их снижения становится эффективность использования транспорта за счет его магистральной концентрации грузооборота. В черной металлургии, в частности, это достигается наилучшим

<sup>1</sup> Панькин И. Д. Геополитические основания поворота в советской государственной промышленной политике на Урале на рубеже 1920-х — 1930-х гг.: дискурс современных ученых // *Международные отношения в XX–XXI вв.: материалы международной науч. конференции в рамках Первых Чемпаловских чтений, посвященных 100-летию со дня рождения проф. И. Н. Чмпалова*. Екатеринбург, 2013. С. 403–407; Он же. Проекты решения Урало-Кузнецкой проблемы 1919–1920 гг. в отечественной историографии // *Социум и власть*. 2014. № 1 (45). С. 122–126.

<sup>2</sup> Holzman F. D. The Soviet Ural-Kuznetsk Combine: A Study in Investment Criteria and Industrialization Policies // *The Quarterly Journal of Economics*. 1957, August. Vol. 71, iss. 3. P. 369.

<sup>3</sup> Лоскутов С. Великая магистраль на Восток: начало Транссиба // *Вестник Челябинского государственного университета*. 2003. № 1 (2). С. 166; История Кузбасса: в 3 т. Т. 2, кн. 1 / А. Н. Ермолаев и др.; под науч. ред. А. Н. Ермолаева. Кемерово, 2021. С. 9.

<sup>4</sup> См.: Погребинская В. А. Вторая промышленная революция // *Экономический журнал*. 2005. № 2 (10). С. 183–285.

<sup>5</sup> Гловели Г. Д. Вторая промышленная революция и маргинализм. М., 2021. С. 14.

образом при организации «маятниковых» перевозок железной руды и угля, что позволяет организовать полный цикл металлургического производства сразу как минимум на двух разделенных расстояниями площадках.

В Европе первые попытки применить подобную схему организации металлургического производства относятся к началу 1870-х гг. В качестве примера можно привести проект французского предпринимателя и финансиста Полена Франсуа Тялябо по организации перевозки смешанным железнодорожно-морским путем алжирской железной руды во Францию и каменного угля — в Алжир<sup>6</sup>. Именно по инициативе Тялябо и его делового партнера — российского предпринимателя А. Н. Поля — идея перекрестных перевозок железной руды и угля получила свое эффективное продолжение на Юге России, где в 1881 г. начало работу «Анонимное общество Криворожских железных рудников». Почти сразу, одновременно с разведками и добычей руды, общество добилось сооружения на средства казны Криворожской (Екатерининской) железной дороги (471 км) к угольным месторождениям Донбасса. Обеспечив транспортировку криворожской железной руды и донецкого угля в обоих направлениях, Екатерининская железная дорога произвела настоящий переворот в условиях развития черной металлургии на Юге России. Производство чугуна в Донецко-Приднепровском районе выросло с 33 тыс. тонн в 1884 г. до 1,36 млн тонн в 1899 г.<sup>7</sup> Металлургические заводы один за другим возникали не только в Донбассе, но и в районе Кривого Рога (Гданцевский завод). Именно благодаря организации этого производственно-транспортного «маятника» Юг быстро обогнал Урал в производстве черных металлов и стал бесспорным лидером отрасли. На уровне принципиальной технической идеи Донецко-Приднепровский проект можно рассматривать как прототип (правда, в уменьшенном масштабе) позднейшего Урало-Кузнецкого проекта<sup>8</sup>. С большой вероятностью об этом можно говорить с учетом того факта, что в этом случае перенос опыта организации производства «комбинатного» типа с Юга России на индустриальные площадки Урала и Сибири имел конкретную персонифицированную основу и был связан с переездом из Донбасса в Кузнецкий бассейн перед Первой мировой войной плеяды выдающихся специалистов горного дела: горного инженера И. И. Федоровича, который был назначен в 1913 г. директором-распорядителем Акционерного общества Копикуз, геолога Л. И. Лутугина и целой группы его учеников (П. И. Бутов, А. А. Гапеев, В. И. Яворский и др.), приглашенных в Кузбасс, в свою очередь, Федоровичем в 1914 г.<sup>9</sup>

Следует согласиться с высказанным в литературе мнением, что прежняя историография в освещении истории угольной промышленности (как и горной промышленности в целом), делая акцент на правительственных решениях, как правило, недооценивала роль специалистов горного дела в развитии отрасли<sup>10</sup>. В освещении истории Урало-Кузбасса этот перекокс приводил к тому, что истоки проекта неоправданно связывались лишь с решениями Советской власти; при этом недооценивались роль и значение научно-технической экспертизы, которая намечала принципиальные контуры реализации проекта еще в дореволюционный период.

В 90-х гг. XIX в. быстрые производственные успехи Юга России стали своего рода аналитической призмой, сквозь которую в правительственных и деловых кругах обсуждались причины медленного развития старейшего из крупных горнозаводских регионов Российской империи — Урала<sup>11</sup>. Возросшее внимание к этой проблеме в указанный период объясняется изменением общего курса промышленной политики России и ее геоэкономических ориентиров. В правление Александра III, с целью ускорения промышленного роста, Россия более радикально, чем другие индустриальные страны, стала переходить к политике протекционизма. Делая ставку на импортозамещающую

<sup>6</sup> Форбс Г. Д. Об успехах железной и стальной промышленности в иностранных государствах // Горный журнал. 1878. Т. IV. С. 281.

<sup>7</sup> Cameron R. E. France and the Economic Development of Europe, 1800–1914. L.; N. Y., 2000. P. 97.

<sup>8</sup> Подробнее см.: Зубков К. И. Донецко-Криворожский прототип Урало-Кузнецкого проекта // Урал индустриальный. Бакунинские чтения. Индустриальная модернизация России в XVIII–XXI вв.: материалы XIII Всероссийской научной конференции, Екатеринбург, 18–19 октября 2018 г.: в 2-х т. Екатеринбург, 2018. Т. 1. С. 167–178.

<sup>9</sup> История Кузбасса: в 3 т. Т. 2, кн. 1. С. 71, 72; Кравцова Л. А., Сокол Е. В. Научное наследие Л. И. Лутугина и Кузбасс: историко-культурный анализ // Вестник Кузбасского государственного технического университета. 2016. № 4 (116). С. 144.

<sup>10</sup> См.: Вклад выдающихся горных инженеров в развитие угольной промышленности СССР и РСФСР / Соловенок И. С. [и др.] // Вестник Кемеровского государственного университета. 2020. Т. 22, № 3. С. 688–689.

<sup>11</sup> Уральская железная промышленность в 1899 г. / под ред. Д. И. Менделеева. СПб., 1900. С. 6–8 (ч. I).

индустриализацию, Россия повысила средний размер ввозных пошлин на готовую продукцию с 1875 по 1913 г. с 15–20 до 84 %. По всем видам товаров в 1913 г. средний таможенный тариф составлял 73 %<sup>12</sup>. Во многом благодаря этой политике страна в 1887–1913 гг. пережила две волны ускоренного промышленного роста. Заметное сокращение импорта промышленных ресурсов повышало внутренний спрос и позволяло стране усилить опору на собственный ресурсный потенциал. На этом фоне и происходил в значительной степени экономический подъем Юга России, который в сочетании с ускоренным железнодорожным строительством открывал перспективы снабжения основных центров промышленности собственными топливными ресурсами и металлом. Однако сдерживающим это развитие фактором являлась узость сложившейся территориальной базы промышленного роста, которая, как отмечал Д. И. Менделеев, ограничивалась немногими индустриальными центрами на западном фасаде России (Петербург, Москва, Рига, Варшава) — в зоне экономического и культурного тяготения к Европе<sup>13</sup>. Это закономерно усилило внимание правительства и общественности к богатейшему ресурсному потенциалу восточных — в частности, зауральских — владений империи. Помимо чисто экономических оснований, утверждению этой тенденции способствовало переосмысление текущих императивов геополитического самоопределения России, осознание необходимости — в целях повышения безопасности страны — целенаправленно трансформировать ее региональную структуру в направлении экономического и демографического усиления ее внутриконтинентального, «срединного» ядра. Д. И. Менделеев, в частности, полагал, что безопасное развитие России, расположенной между сильными государствами Запада и многолюдными, вступающими на путь промышленного прогресса странами Востока (Япония, Китай), может быть гарантировано только ростом ее индустриального могущества — и преимущественно в географической сердцевине ее территории<sup>14</sup>. Выдающийся русский географ В. П. Семенов-Тянь-Шанский, развивая в 1912 г. свою концепцию «могущественного территориального владения России», связывал решение проблемы безопасности страны с преодолением инерции старого пространственного мышления, традиционно разделявшего Россию на развитую Европейскую и отсталую, служащую для первой сырьевым придатком Азиатскую части. Ученый считал, что на ближайшую перспективу акценты всей политики развития страны должны исходить из понимания неразрывной цельности ее «срединной» континентальной части — «Русской Евразии», где Урал с его громадными естественными богатствами самой природой предназначен к превращению в «один из богатейших промышленных центров, имеющих первостепенное значение для всей Российской Империи». Перемещение промышленных центров на восток, по мнению ученого, должно происходить не путем медленного распространения промышленности, но целевым развертыванием колониционных «культурно-экономических баз» — самостоятельных опорных центров развития, обладающих сильной культурной энергетикой и предпосылками для роста сложных видов экономики. В срединной части страны такие базы должны были возникнуть из старых центров горного промысла — на Урале и Алтае<sup>15</sup>. Таким образом, на рубеже XIX–XX вв. научная мысль России все больше сосредоточивалась на задачах раскрытия и практического использования богатейшего ресурсного потенциала внутренних районов страны<sup>16</sup>. Позднее эта тенденция получила условное наименование «восточного сдвига».

Представления о перспективах «восточного сдвига» в 1890-х гг. сосредоточивались главным образом на двух центрах развития, разделенных плоской равниной Западной Сибири, — Урале и Кузнецком каменноугольном бассейне (как северо-восточной части Кузнецко-Алтайского горнопромышленного ареала). На Урале, как это определила в 1899 г. организованная по поручению министра финансов С. Ю. Витте экспедиция под руководством Д. И. Менделеева, на первый

<sup>12</sup> Bairoch P. and Kozul-Wright R. Globalization Myths: Some Historical Reflections on Integration, Industrialization and Growth in the World Economy // UNCTAD. March, 1996. Report no. 113. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/dp\\_113.en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dp_113.en.pdf) (дата обращения: 10.12.2024)

<sup>13</sup> Менделеев Д. И. С думаю о благе российском: Избранные экономические произведения. Новосибирск, 1991. С. 42.

<sup>14</sup> Там же. С. 147.

<sup>15</sup> Семёнов-Тянь-Шанский В. П. О могущественном территориальном владении применительно к России. Очерк политической географии // Известия Императорского Русского географического общества. 1915. Т. LI. С. 441–442, 443.

<sup>16</sup> Зубков К. И. Россия как Евразия: идеология научного поиска на рубеже XIX–XX вв. // Уральский исторический вестник. 2023. № 4 (81). С. 93.

план выдвигались задачи системной реконструкции горнозаводского хозяйства. Широкий спектр мероприятий, связанных с социально-институциональными преобразованиями и технико-технологической модернизацией, в конечном счете фокусировался на одном принципиально важном направлении перестройки уральской горнозаводской промышленности — ее ускоренной адаптации к условиям рыночной «открытости». Преодоление искусственно поддерживаемой институциональной замкнутости Урала и монополизма в доступе к основным факторам производства, урегулирование землевладельческих отношений должны были создать в регионе свободный рынок руды и топлива, эффективно влияющий на снижение цены производства, усилить приток производительных капиталов, оживить сбыт уральского металла по всем географическим азимутам<sup>17</sup>.

В сильнейшей степени стимулировать эту перестройку уральской горнозаводской экономики должно было железнодорожное строительство, призванное расширить связи Урала с соседними регионами и со всей экономикой страны. Пущенная в 1878 г. Уральская горнозаводская железная дорога, проходя в основном по местам расположения казенных заводов и выводя грузы лишь на речную магистраль Камы, принципиально не решала этих задач. Впервые выход из горнозаводского «ядра» Урала в общероссийскую сеть железных дорог был обеспечен только в 1896 г. сооружением выводящей на Транссибирскую магистраль ветки Екатеринбург — Челябинск. Для надежного и динамичного развития уральского горнозаводского хозяйства, по мнению Д. И. Менделеева, требовалось дополнить существующую сеть железных дорог на Урале строительством ряда широтно-меридиональных путей производственного назначения, которые должны были обеспечить, с одной стороны, максимально широкий сбыт уральского металла, с другой — свободный рыночный оборот топлива и руд (и, как следствие, их эффективное комбинирование) как в пределах самого Урала, так и в связях с соседними регионами. В числе таких железных дорог первоочередными ученый считал ветку Кушва — Тобольск, позволявшую увеличить доставку древесного топлива на Северный Урал; железную дорогу от горы Магнитной через Артинский и Белорецкий заводы на Пермь, обеспечивающую доставку южноуральских железных руд на богатые лесом и каменным углем западные склоны Урала; магистраль Кыштым — Омск, предназначенную снабжать заводы Среднего и Южного Урала коксующимися углями Экибастузских и Кузнецких копей; Егоршинскую железную дорогу (от линии Кыштым — Омск через Егоршинские каменноугольные копи до Ирбита и линии Кушва — Тобольск), способную обеспечить комбинированные поставки кокса и древесного топлива на все заводы восточного склона Урала<sup>18</sup>.

Отличие от Урала, где развитие железнодорожных сообщений служило как бы «догоняющим» и даже отчасти запоздалым средством прогрессивной перестройки его издавна сложившегося горнопромышленного комплекса, Кузнецкий бассейн своим стремительным промышленным взлетом к началу XX в. почти целиком обязан влиянию Транссибирской железнодорожной магистрали. Хотя богатейшие залежи каменного угля в Кузнецкой котловине были открыты еще в XVIII в., добыча угля и черная металлургия здесь долгое время имели не более чем маргинальное значение. К началу 1890-х гг. здесь существовало единственное предприятие черной металлургии — небольшой Гурьевский чугунолитейный и железоделательный завод, основанный в 1816 г., и, как вспомогательное предприятие, снабжавшее железом алтайские заводы. В 1891 г. здесь на каменноугольном коксе было выплавлено немногим более 126 тыс. пудов чугуна и произведено 63 тыс. пудов железа. Добычу угля и производство кокса на систематической основе осуществляли лишь две копи — Бачатская и Кольчугинская: на первой в 1891 г. было добыто 8289 тонн каменного угля и произведено 5373 тонны кокса, на второй, соответственно, — 10 526 тонн угля и около 1500 тонн кокса<sup>19</sup>.

Ситуация разительно изменилась уже к началу XX в., в связи с прокладкой Транссиба, — прежде всего благодаря громадному спросу на уголь со стороны железной дороги. В 1897 г. у линии Транссиба, близ с. Судженка, были заложены копи, принадлежавшие петербургскому адвокату Михельсону, в 1898 г. — казенные Анжерские копи. В 1907 г. были заложены первые шахты на Кемеровском руднике. Еще более широкие перспективы угледобычи открылись в связи с организацией в 1912 г. с участием франко-бельгийского капитала акционерного общества «Копикуз»,

<sup>17</sup> Уральская железная промышленность в 1899 г. С. 112–113, 116, 122, 133 (Ч. III).

<sup>18</sup> Там же. С. 131–133 (Ч. III).

<sup>19</sup> Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. СПб., 1893. С. 203, 211.

которое исходно строило свою работу как многоотраслевой территориально-производственный комплекс, призванный объединить геологическое изучение и разработку угольных месторождений, коксохимию, железорудное дело и металлургию, а также необходимый для этого железнодорожный транспорт<sup>20</sup>. Важно то, что развитие последнего ориентировалось на обеспечение выхода добываемого угля и кокса на трассу Транссиба и кооперационные связи с крупнейшими потребителями и инвесторами (строительство ширококолейной железнодорожной ветки от Кольчугинского рудника от ст. Юрга для вывоза топлива на трассу Транссиба)<sup>21</sup>. Добыча угля в Кузбассе за 1900–1913 гг. в целом выросла в 9,5 раза, составив в 1913 г. 774 тыс. тонн. Выход кузнецкого угля на Транссиб создавал принципиальную возможность для его транспортировки на заводы Урала; с расчетом на эту перспективу ряд крупнейших уральских заводууправлений (Богословское, Алапаевское, Верх-Исетское) стали приобретать отдельные угольные участки на месторождениях Кузбасса<sup>22</sup>. Большой интерес к развитию транспортно-экономических связей Урала с Кузбассом посредством железных дорог (Южно-Сибирская магистраль) и рек Обского бассейна проявили все последние съезды горнопромышленников Урала (особенно XVII съезд, прошедший в марте 1912 г.)<sup>23</sup>. Именно это позволило И. И. Федоровичу в своем известном труде об Урало-Кузнецком проекте относить настоящий его старт к 1913 г.<sup>24</sup> С тем, что начало разработки и реализации проекта Урало-Кузбасса следует связывать уже с семилетним периодом беспрецедентной по размаху работ и перспективным начинаниям деятельности Копикуза до революции (1912–1918 гг.), согласны современные историки и экономисты<sup>25</sup>.

Таким образом, строительство и функционирование Транссиба открыло возможности для более тесной производственной кооперации Урала и Кузбасса, в существенной степени синхронизировав динамику и направленность их развития. Однако, применительно к этой констатации, следует сделать несколько замечаний.

Хотя истоки идеи Урало-Кузбасского проекта в отдельных своих компонентах, безусловно, восходят к ситуации 1890-х гг., было бы ошибкой считать, что она сразу приобрела свои законченные очертания и была с готовностью принята всеми вовлеченными сторонами. Дело в том, что первоначально доставка кузнецких (как и экибастузских) коксующихся углей на Урал рассматривалась, скорее, как вспомогательный источник металлургического топлива (в том числе как коксующая добавка к местным — кизеловским и егоршинским — углям), позволявший диверсифицировать и оптимизировать топливно-энергетический баланс уральских заводов. Это видно из замечаний Д. И. Менделеева, которого трудно отнести к безусловным сторонникам перевода уральской черной металлургии с древесного угля на кокс. По крайней мере, свои расчеты будущей производительности уральской металлургии ученый делал исходя из сохранения в качестве основного топливного ресурса для нее древесного угля<sup>26</sup>. При этом развитие железнодорожных сообщений в начале XX в. открывало путь на заводы Урала не только кузнецкому, но и донецкому углю, который, в случае необходимости, завозился даже по весьма высокой цене (34–44 коп. за пуд)<sup>27</sup>.

Необходимость перевода уральской металлургии на коксовое топливо по примеру Донбасса в начале XX в. уже рассматривалась как бесспорный ключ к ее технологической модернизации и повышению производительности. Однако, по мнению ряда специалистов, глубинной реальной

<sup>20</sup> Михеев М. В., Баев О. В. К истории Урало-Кузбасса: записка Кузнецкого каменноугольного и металлургического акционерного общества Высшему совету народного хозяйства РСФСР от 18 мая 1918 г. // Историко-географический журнал. 2022. Т. 1, № 2. С. 122–133.

<sup>21</sup> Заболотская К. А. Роль угольной промышленности в освоении восточных территорий России // Региональная структура России в геополитической и цивилизационной динамике: Доклады. Екатеринбург, 1995. С. 143.

<sup>22</sup> Проблемные регионы ресурсного типа: Экономическая интеграция Европейского Северо-Востока, Урала и Сибири / под ред. В. В. Алексеева, М. К. Бандмана, В. В. Кулешова. Новосибирск, 2002. С. 38–39.

<sup>23</sup> Рукосуев Е. Ю. Съезды горно- и золотопромышленников Урала в конце XIX — начале XX века: организация и направления деятельности. Екатеринбург, 2015. С. 210–212, 218, 228.

<sup>24</sup> Федорович И. Урало-Кузнецкая проблема. М.; Л., 1926. С. 23–24.

<sup>25</sup> Тимошенко А. И. Проекты индустриального освоения Сибирского региона в XX в.: стратегические замыслы и реальность // Проект освоения и развития Сибири в XX веке. Новосибирск, 2013. С. 22; Кузбасс как углепромышленная территория: опыт трансформации и оценка коридоров развития / Фридман Ю. А. [и др.] // ЭКО: Всерос. экономический журнал. 2022. Т. 52, № 5. С. 90.

<sup>26</sup> Уральская железная промышленность в 1899 г. С. 7–8 (Ч. I), 116, 122 (Ч. III).

<sup>27</sup> Ден В. Э. Каменноугольная и железодобывающая промышленность: Из курса Экономической Географии, читанного в С.-Петербургском Политехническом Институте. СПб., 1907. С. 38–39.

причиной слабого использования на Урале не только привозного, но и местного угля являлись рутина и консерватизм сложившейся за века модели металлургического производства, «традиционная привычка к древесному топливу»<sup>28</sup>. Урал далеко не просто порывал с инерцией своего развития, как огражденный специальным институциональным режимом, замкнутого «горного царства», и в отношении связей с Сибирью во многом жил еще старыми и в чем-то высокомерными предрассудками. Суть этих умонастроений образно выразил позднее, в 1918 г., известный публицист и исследователь Урала К. Д. Носилов: «Урал слишком богат своими естественными богатствами и ограничен в своих пределах, тогда как Сибирь автономная расплылась на целый почти материк и затерялась в Алтайских горах, в Ледовитом океане, в амурских урманах и тундрах Севера, и ее естественные богатства, быть может, даже превосходят богатства его, но они так далеки, раскинуты на такие расстояния, что уже одно это уменьшает и сводит на нет их значительность и ценность. При этом также и население у одного сжатое в тесный комок, интенсивное, сильное, деятельное, богатое, у другой — разбросанное, жалкое, дикое, непрогрессирующее и потонувшее в лесах, пространстве или в лучшем случае растянутое тонкой ленточкой вдоль рельсового великого сибирского пути и рек и затерявшееся повсюду»<sup>29</sup>.

На этом фоне идея соединения уральской руды и кузнецкого кокса отчетливо формировалась как тенденция порывающего с традицией, качественно нового развития, как масштабная модернизация, где инициатива, безусловно, принадлежала Кузбассу. Характерно, что и на Урале наибольший интерес к использованию сибирского каменного угля (а значит, к увеличению масштабов производства и расширению спектра металлургических операций) проявляли именно новейшие, возникшие на свободно-капиталистической основе, и технически передовые предприятия, расположенные к северу и югу от основного горнозаводского «ядра» Среднего Урала (запущенный в 1896 г. Богословским акционерным обществом Надеждинский завод; основанный в 1883 г. Камским акционерным обществом Чусовской завод)<sup>30</sup>.

Роль ускорителя этой тенденции сыграла Первая мировая война 1914–1918 гг. Потеря Домбровского угольного бассейна в Польше и прекращение импорта английского угля переключило угледобывающие мощности Донбасса целиком на снабжение европейской части страны. В свою очередь, сокращение заготовки древесного топлива и подвоза донецкого угля привело к тому, что уральским заводам пришлось ориентироваться преимущественно на кузнецкий уголь. Потребность в нем в обстановке угольного голода была столь острой, что из-за перегруженности Транссибирской магистрали был использован водный путь (по Томи, Оби, Иртышу и его притокам до Филькиной пристани на р. Сосьве), которым в 1916 г. было доставлено на Урал 747 тыс. тонн угля<sup>31</sup>. Этот опыт уже после революции, когда Брестский мир 1918 г. усугубил ситуацию геополитического отступления, подготовил более решительный приступ к планам тесной производственной интеграции Урала и Кузбасса, дополнив соображения экономической целесообразности императивами укрепления военно-экономической безопасности государства<sup>32</sup>.

\* \* \*

Таким образом, можно констатировать, что предпосылки формирования идеи соединения уральской металлургии с угольными богатствами Кузнецкого бассейна складывались постепенно, в ходе обсуждения кризисных явлений в развитии горнозаводской промышленности Урала и поиска путей ее выхода на траекторию устойчивого развития. В условиях развертывания второй промышленной революции (1870-е — 1930-е гг.) и перехода к новым технологическим и организационно-экономическим схемам развития производства возникала возможность создания мощных индустриальных комплексов на основе массивированных встречных перевозок железной руды и коксующихся углей. Реализацию этого проекта в решающей степени приблизило бурное

<sup>28</sup> Рагозин Е. И. Железо и уголь на Урале. СПб., 1902. С. 52.

<sup>29</sup> Носилов К. Д. К автономии Урала // Горнозаводской и индустриальный Урал в зеркале столетий: Антология / под ред. К. Д. Бугрова. Екатеринбург, 2023. С. 270.

<sup>30</sup> Проблемные регионы ресурсного типа. С. 37.

<sup>31</sup> Шелякин П. Война и угольная промышленность // Война и топливо, 1914–1917 гг. М.; Л., 1930. С. 61, 87–88.

<sup>32</sup> Зубков К. И. Геополитическая мотивация разработки и реализации Урало-Кузбасского проекта // Уральский исторический вестник. 2011. № 1 (30). С. 25.

развитие Кузнецкого угольного бассейна. При этом инерция традиционной ориентации Урала на древесное топливо, диверсификация его топливного баланса за счет широкого круга дополнительных источников оставляла много моментов неопределенности и сомнений в возможности организации дальних транспортировок ресурсов. Тем не менее к признанию реалистичности и осуществимости Урало-Кузнецкого проекта на рубеже XIX–XX вв. подводил целый ряд благоприятных условий и факторов:

- опыт успешной реализации Донецко-Приднепровского транспортно-индустриального «маятника»;
- переход России к экономической политике протекционизма, которая стимулировала опору на отечественные промышленные ресурсы и смещение «центра тяжести» экономического развития страны во внутренние районы;
- прокладка Транссибирской железнодорожной магистрали, которая не только стимулировала ускоренную разработку и эксплуатацию углей Кузнецкого бассейна, но и создала принципиальную возможность постановки вопроса о транспортно-производственной связи Урала и Кузбасса в практической плоскости;
- перегруппировка хозяйственных связей внутри страны в условиях Первой мировой войны, когда сокращение импорта и переключение Донбасса на расширенное снабжение промышленности Европейской России сделали ориентацию Урала на обеспечение своей металлургической промышленности угольным топливом Сибири жизненно важным и наиболее предпочтительным вариантом развития.

Генезис Урало-Кузбасса как проектной идеи позволяет увидеть, насколько существенно динамизм технологических и организационно-экономических инноваций, порожденных второй промышленной революцией, видоизменил пространственную перспективу индустриальной эволюции, включая стадийно-историческую последовательность освоения новых территорий. Если раньше степень индустриального прогресса, на которой находился тот или иной регион, в существенной степени зависела от давности его освоения, то есть от суммы приобретенных опытом экономических и социально-культурных накоплений, то в наступившем XX в. преимущество в развитии стало в большей степени зависеть от эмерджентного эффекта соединения ресурсного богатства территории с передовыми технологическими и организационными решениями. Сопоставление траекторий развития Урала и Кузнецкого бассейна на рубеже XIX–XX вв. убедительно показывает, что индустриальный «фронт», с точки зрения качества развития, приобретает в это время черты лидерства по отношению к старопромышленным регионам, поскольку в данном случае свобода регионов нового развития от тормозящей инерции прежних институциональных отношений выступала более существенным фактором успеха, чем даже наличие накопленного за долгие века производственного опыта.

### References

- Bairoch P., Kozul-Wright R. Globalization Myths: Some Historical Reflections on Integration, Industrialization and Growth in the World Economy. *UNCTAD*, March, 1996, report no. 113. Available at: [https://unctad.org/system/files/official-document/dp\\_113.en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dp_113.en.pdf) (accessed: 10.12.2024). (In English).
- Cameron R. E. *France and the Economic Development of Europe, 1800–1914*. London; New York: Routledge, 2000. (In English).
- Fedorovich I. *Uralo-Kuznetskaya problema* [The Ural-Kuznetsk problem]. Moscow; Leningrad: Tsentr. upr. pechati VSNKH-SSSR Publ., 1926. (In Russian).
- Friedman Yu. A., Loginova E. Yu., Rechko G. N., Khokhrina O. I. [Kuzbass as a Coal-Producing Territory: Transformation Experience and Assessment of Development Corridors]. *Vserossiyskiy ekonomicheskii zhurnal EKO* [The All-Russian ECO Journal], 2022, vol. 52, no. 5, pp. 88–110. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-5-88-110 (In Russian).
- Gloveli G. D. *Vtoraya promyshlennaya revolyutsiya i marzhinalizm* [The Second Industrial Revolution and Marginalism]. Moscow: In-t ekonomiki RAN Publ., 2021. (Preprint). (In Russian).
- Holzman F. D. The Soviet Ural-Kuznetsk Combine: A Study in Investment Criteria and Industrialization Policies. *The Quarterly Journal of Economics*, 1957, August, vol. 71, iss. 3, pp. 368–405. (In English).
- Istoriya Kuzbassa: v 3 t.* [History of Kuzbass: in 3 Vols]. Kemerovo: Kuzbasskaya mediagruppa Publ.; ArtAvis Publ., 2021, vol. 2, book 1. (In Russian).

Kravtsova L. A., Sokol E. V. [Scientific Heritage of L. I. Lutugin and Kuzbass: A Historical-Cultural Analysis]. *Vestnik Kuzbasskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Bulletin of the Kuzbass State Technical University], 2016, no. 4 (116), pp. 143–148. (In Russian).

Loskutov S. [The Great Trunk Line to the East: The Beginning of the Trans-Siberian Railway]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Chelyabinsk State University], 2003, no. 1 (2), pp. 158–169. (In Russian).

Mikheev M. V., Baev O. V. [On the History of the Ural-Kuzbass: A Report from the Kuznetsk Coal and Metallurgical Joint-Stock Company to the Supreme Council of the National Economy of the RSFSR]. *Istoriko-geograficheskiy zhurnal* [Historical Geography Journal], 2022, vol. 1, no. 2, pp. 122–137. DOI: 10.58529/2782-6511-2022-1-2-122-137 (In Russian).

Nosilov K. D. [Towards the Autonomy of the Urals]. *Gornozavodskoy i industrial'nyy Ural v zerkale stoletiy: Antologiya* [The Mining and Industrial Urals in the Mirror of Centuries: An Anthology]. Ekaterinburg: Izd-vo Ural. un-ta Publ., 2023, pp. 269–272. (In Russian).

Pankin I. D. [Geopolitical Bases for the Turn in the Soviet State Industrial Policy in the Urals at the turn of the 1920s and 1930s: Discourse of Modern Scholars]. *Mezhdunarodnyye otnosheniya v XX–XXI vv.: materialy mezhdunar. nauch. konf. v ramkakh Pervykh Chempalovskikh chteniy, posvyashchennykh 100-letiyu so dnya rozhdeniya prof. I. N. Chempalova* [International Relations in the 20<sup>th</sup>–21<sup>st</sup> Centuries: Materials of the Intern. Sci. Conf. within the Framework of the First Chempalov Readings Dedicated to the 100<sup>th</sup> Anniversary of the Birth of Prof. I. N. Chempalov]. Ekaterinburg: Izd-vo Ural. un-ta Publ., 2013, pp. 403–407. (In Russian).

Pankin I. D. [Draft Solutions of Ural-Kuznetsk Problem of 1919–1920 in National (Russian) Historiography]. *Sotsium i vlast* [Society and Power], 2014, no. 1 (45), pp. 122–126. (In Russian).

Pogrebinskaya V. A. [The Second Industrial Revolution]. *Ekonomicheskiy zhurnal* [Economic Journal], 2005, no. 2 (10), pp. 183–285. (In Russian).

*Problemnyye regiony resursnogo tipa: Ekonomicheskaya integratsiya Evropeyskogo Severo-Vostoka, Urala i Sibiri* [Problem Regions of Resource Type: Economic Integration of the European Northeast, Urals and Siberia]. Novosibirsk: IEOPP SO RAN Publ., 2002. (In Russian).

Rukosuev E. Yu. *S'yezdy gorno- i zolotopromyshlennikov Urala v kontse XIX — nachale XX veka: organizatsiya i napravleniya deyatel'nosti* [Congresses of Mining and Gold Miners of the Urals in the Late 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Centuries: Organization and Directions of Activity]. Ekaterinburg: UrO RAN Publ., 2015. (In Russian).

Shelyakin P. [War and the Coal Industry]. *Voyna i toplivo, 1914–1917 gg.* [War and Fuel, 1914–1917]. Moscow; Leningrad: Gosizdat, Otd. voyennoy lit-ry Publ., 1930, pp. 25–90. (In Russian).

Solovenko I. S., Rozhkov A. A., Loyko O. T., Veretennikov A. D. [Contribution of Prominent Mining Engineers to the Development of Coal Industry in the USSR and RSFSR]. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Kemerovo State University], 2020, vol. 22, no. 3, pp. 688–700. DOI: 10.21603/2078-8975-2020-22-3-688-700 (In Russian).

Timoshenko A. I. [Projects for Industrial Development of the Siberian Region in the 20<sup>th</sup> Century: Strategic Plans and Reality]. *Proyekt osvoyeniya i razvitiya Sibiri v XX veke* [Project for the Development and Exploration of Siberia in the 20<sup>th</sup> Century]. Novosibirsk: In-t istorii SO RAN Publ., 2013, pp. 27–53. (In Russian).

Zabolotskaya K. A. [The Role of the Coal Industry in the Development of the Eastern Territories of Russia]. *Regional'naya struktura Rossii v geopoliticheskoy i tsivilizatsionnoy dinamike: Doklady* [Regional Structure of Russia in Geopolitical and Civilizational Dynamics: Reports]. Ekaterinburg: Bank kul'turnoy informatsii Publ., 1995, pp. 143–146. (In Russian).

Zubkov K. I. [Geopolitical Motivations and Implementation of the Ural-Kuzbass Project]. *Ural'skiy istoricheskij vestnik* [Ural Historical Journal], 2011, no. 1 (30), pp. 22–27. (In Russian).

Zubkov K. I. [Donetsk-Krivoy Rog Prototype of the Ural-Kuznetsk Project]. *Ural industrial'nyy. Bakuninskiye chteniya. Industrial'naya modernizatsiya Rossii v XVIII–XXI vv.: materialy XIII Vseros. nauch. konf., Ekaterinburg, 18–19 oktyabrya 2018 g.: v 2 t.* [Industrial Urals. Bakunin Readings. Industrial Modernization of Russia in the 18<sup>th</sup>–21<sup>st</sup> Centuries: Proceedings of the 13<sup>th</sup> All-Russian Sci. Conf., Ekaterinburg, October 18–19, 2018: in 2 vols]. Ekaterinburg: UrO RAN Publ., 2018, vol. 1, pp. 167–178. (In Russian).

Zubkov K. I. [Russia as Eurasia: An Ideology of Scientific Search at the Turn of the 19<sup>th</sup>–20<sup>th</sup> Centuries]. *Ural'skiy istoricheskij vestnik* [Ural Historical Journal], 2023, no. 4 (81), pp. 86–95. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-4(81)-86-95 (In Russian).