

ПРОБЛЕМА СВЯЗЕЙ «СЕВЕР — ЮГ» В РАЗВИТИИ УРАЛА И СИБИРИ НА РУБЕЖЕ XIX—XX вв.: ЭКОНОМИКА И ГЕОПОЛИТИКА*

На этапе капиталистической модернизации формирование пространственных ареалов распространения наиболее сложных — индустриальных — форм экономики становится неотделимо от коммуникационной связности тех территорий, на которых совершается это развитие, и той свободной мобильности факторов производства, которая этими коммуникациями обеспечивается. Д.И. Менделеев в этой связи писал: «Современную нам эпоху должно считать в этом отношении только продолжением создания основных железнодорожных сообщений... И нельзя не видеть, что недостаток свободных сообщений с океанами и железнодорожных путей сообщения находится в теснейшей связи с недостатками промышленного развития»¹.

Заметим, что и экономическая роль транспорта на этапе капиталистической модернизации принципиально изменяется. Торговля и перемещение факторов производства начинают следовать за уровнем развития техники транспорта. Железнодорожный транспорт, преодолевая зависимость сообщений от погодно-климатических факторов (как это наблюдается, например, при сезонном осуществлении речных сообщений в северных районах или примитивных гужевых перевозках), впервые создает условия для регулярных и массовых перевозок на дальние расстояния — причем не только готовых товаров потребления, традиционно образующих движение торговли, но и грузов, составляющих отдельные слагаемые процесса производства (сырье, топливо, орудия производства и т.п.). Иначе говоря, регулярный, много выигрывающий в смысле надежности сообщений транспорт все больше начинает играть роль технологического средства комбинирования производства в крупных пространственных масштабах.

Более того, становясь одним из значимых факторов организации производства а, следовательно, экономической функцией, зависимой от калькуляции затрат и результатов, транспорт, с одной стороны, подчиняется в своем развитии общему пределу рентабельности данного типа производства, а с другой — определяет выбор наиболее экономичных, оптимальных пространственных схем соединения производственных факторов. На этой основе в дальнейшем возникают представления об опережающей и проективной роли транспорта в создании тех или иных пространственных конфигураций развития экономики. Размещение производства теперь становится в подлинном смысле предметом геостратегического выбора.

В мировом масштабе прогресс технологического транспорта впервые создал условия для перемещения «центра тяжести» экономического развития от связанных сетями мировой торговли прибрежных районов к обширным внутриконтинентальным областям, которые являлись основным резервуаром минеральных и топливно-энергетических ресурсов. В России с конца XIX в. эта тенденция проявила себя во все более определенной ориентации промышленного развития на освоение богатых ресурсами внутренних территорий². Однако это движение имело свои пространственные ограничения. «Эффективная национальная территория»³ России, благодаря про-

* Работа подготовлена при поддержке Российского гуманитарного научного фонда, проект № 09-01-83113а/У.

кладке Транссиба, с конца XIX в. приобретала устойчивый вектор расширения на восток — в районы Урала и Сибири, но при этом с гораздо меньшим успехом находила разрешение другая территориально-экономическая проблема — проблема интеграции в формирующийся индустриально-экономический организм страны обширных северных окраин. Северная и южная широтные зоны практически не взаимодействовали друг с другом в передовых для того времени индустриальных формах, продолжая оставаться слабо сообщающимися друг с другом хозяйственными и культурными «мирами». Своим вхождением в состав Российского государства северные территории Урала и Сибири обязаны главным образом образам пушной («лихорадке») конца XVI—XVII вв., которая породила беспрецедентную землепроходческую активность и в короткие исторические сроки привела к закреплению суверенных прав России на самых отдаленных побережьях Ледовитого океана. С тех пор хозяйственное развитие уралосибирского Севера, где к концу XIX — началу XX вв. были выявлены богатые ресурсы, представлявшие ценность для индустриальной экономики (нефть Ухты, курейский графит, лес, золото и др.), фактически, застыло на стадии традиционных промыслов (добыча пушнины, рыбы и морского зверя, оленеводство), составлявших основу жизнедеятельности малочисленного аборигенного населения и лишь отчасти вовлеченных в коммерческий оборот. Серьезным тормозом втягивания Севера в общее русло экономического развития страны являлась его транспортная изолированность: сезонная и не вполне надежная связь с южными районами осуществлялась главным образом по рекам. В своей знаменитой работе «Развитие капитализма в России» В.И. Ленин, анализируя место окраин Российской империи в системе внутреннего и международного, рынков, отмечал, что, с точки зрения возможностей развития капитализма «вширь», Россия, с одной стороны, «находится в особенно выгодных условиях сравнительно с другими капиталистическими странами вследствие обилия свободных и доступных колонизации земель на ее окраинах», но, с другой, именно «вследствие громадных расстояний и дурных путей сообщения» испытывает значительные трудности в объединении этих территорий системой национального рынка. Это замечание касалось не только отдаленных территорий Азиатской России, для которых недостаток интеграции в экономику страны являлся едва ли не общим правилом, но и северных окраин, которые имелись даже в Европейской России (например, слабо освоенный «дальний север» Архангельской губернии). Ленин указал, помимо экономических потерь, и на геополитические риски изоляции окраин от основного экономического организма страны. Так, один из главных продуктов Архангельского Севера — лес — вывозился в конце XIX в. морским путем главным образом в Англию, а не во внутреннюю Россию. В результате складывалась парадоксальная ситуация: «... данный район Европейской России служил внешним рынком для Англии, не будучи внутренним рынком для России»⁴.

Проблема, которая стояла на Севере перед царским режимом и была почти без изменений унаследована советской властью, заключалась в выборе такой модели управления экономическим пространством, которая, с одной стороны, создавала бы условия для притока инвестиций и хозяйственного освоения северных окраин, а, с другой, эффективно поддерживала бы российский суверенитет над этими территориями. На рубеже XIX—XX вв. эти задачи оказались трудно совместимыми и даже взаимоисключающими. Это было, прежде всего, связано с тем, что критический недостаток коммуникаций, связывающих Север с центром страны, обеспечивал суще-

ственный перевес экономической активности иностранного капитала над любыми подобными усилиями со стороны русских предпринимателей и Российского государства. Констатация угрозы экономического «захвата» северных окраин России иностранным капиталом становилась общим местом во всех отчетах, касавшихся особенностей их положения. Г.В. Цыперович, находившийся в 1895–1905 гг. в ссылке в Колымском крае, писал: «Предприимчивые американцы уже нашли туда дорогу и завоевывают богатую область своей крупчаткой, ситцем, коньяком». Автор связывал материальный и культурный уровень отдельных народностей колымского Севера со степенью проникновения к ним американского капитала: на фоне жалкого состояния якутов и юкагиров, на каждом шагу обманываемых русскими купцами, живущие дальше к океану чукчи представляли собой «сильный, здоровый народ», чье подданство русскому царю носило почти номинальный характер. «Чукотское население ... поставлено гораздо выгоднее, чем якуты. Оно получает необходимые и вполне доброкачественные товары морским путем от американцев, которые успели завести с чукчами правильные торговые отношения и ежегодно привозят на пароходах крупчатку, табак, ром, всевозможные ткани, винчестеры и даже швейные машины для обмена на олени шкурки, песцов, соболей и другие меха»⁵. Эту критическую характеристику ни в коем случае не следует считать отзвуком политических взглядов автора. Побывавший на Чукотке в 1911 г. горный инженер С.Д. Оводенко уже пишет не только об иностранных торговцах, но и о бесконтрольной деятельности американских «проспекторов» в местной золотодобыче и о вытеснении ими русских предпринимателей из этой перспективной сферы⁶. Ситуация мало изменилась в первые годы советской власти, в частности, в период нэпа. Выступая на Омском межгубернском совещании по районированию Сибири в августе 1923 г., представитель Сибирской плановой комиссии Н.С. Васильев прямо указал на опасность экономического отторжения северных окраин Сибири от советской республики: «... Мы теряем свое влияние на Север, Якутское побережье, например, уже попало под влияние американцев. То же угрожает и Туруханскому краю. Иностранцы уже делают предложения о концессиях по всей северной зоне»⁷.

Проистекавшая из недостатка транспортных коммуникаций изолированность в экономическом развитии северной и южной широтных зон ощущалась даже в масштабе отдельно взятых регионов. Это проявлялось, в частности, в развитии Урала, горнозаводская промышленность которого исторически формировалась, а на рубеже XIX–XX вв. особенно заметно расширялась в меридиональном направлении — вдоль осевой линии Уральского хребта. В то же время новое железнодорожное строительство на востоке страны было сориентировано — начиная с прокладки Транссиба — главным образом на обеспечение сибирского транзита и усиление стратегических связей с Дальним Востоком. (Постройка к 1878 г. Уральской горнозаводской железной дороги принципиально не меняла ситуации — и в силу ее замкнутого внутререгионального значения, и по причине того, что топливно-ресурсные базы уральской промышленности выходили уже далеко за пределы зоны тяготения дороги, в особенности в северном направлении). Перед революцией 1917 г. правительственная комиссия, занимавшаяся вопросами железнодорожного строительства на Урале, констатировала, что «железнодорожные линии для обслуживания собственно уральской промышленности и сибирского транзита имеют различное направление, в общем пер-

пендикулярно одно другому, и потому постройкой одной линии разрешить задачу одновременного удовлетворения обеих нужд невозможно»⁸. Перспективы развития уральской горнозаводской промышленности (особенно устранения топливного «голода») во все большей степени к началу XX в. стали связываться с освоением северных окраин. Сохранение древесноугольного производства металла как уникального специализационного профиля региона поставило в ряд ближайших задач тесное сопряжение заводов Урала с богатыми лесом районами Тобольского Севера (это направление отчасти намечала частная железнодорожная линия Богословский завод — Филькинская пристань на р. Сосьве, а затем построенная в 1916 г. линия на Тавду). Кроме того, уральские промышленники (прежде всего, в лице Пермского биржевого комитета) с 1900-х гг. настойчиво обращали внимание на перспективы разработки Ухтинского нефтеносного района, связывая с ним дополнительные возможности диверсификации топливного баланса Прикамья и всего Урала⁹.

Острота транспортно-экономической проблемы «Север — Юг» обусловила попытки ее масштабного и комплексного решения уже в первые годы советской власти. Однако принятию конкретных решений по этому вопросу предшествовала широкая дискуссия о стратегических последствиях того или иного варианта действий. Среди концессионных проектов первых лет советской власти выдвигались и такие, которые были призваны кардинально разрешить критическую для Севера транспортную проблему. Нам уже приходилось писать о сложной судьбе проекта Великого Северного железнодорожного пути (ВСП), выдвинутого А.А. Борисовым и В.М. Воблым и рассчитанного на участие иностранного капитала (в частности, норвежского банкира Э. Ганновека)¹⁰. На первой стадии осуществления проекта железнодорожная магистраль должна была соединить Обский бассейн с аванпортом Мурманска по линии Обь — Котлас — Сороки (с ответвлением на Котлас — Петроград). Данный проект был преемственно связан с дореволюционными — в частности, с предложениями о прокладке Полярно-Уральской железной дороги (1906 г.), Обдорской железной дороги (до мыса Медынский Заворот в Хайпудырской губе) (1913 г.), Обь-Беломорской железной дороги (1913—1914 гг.). Ни в 1919 г., ни в 1931 г., несмотря на далеко не однозначное отношение к нему в разных советских инстанциях, проект ВСП так и не был признан целесообразным и своевременным. Возобладала позиция противников проекта. Суть ее заключалась в том, что прокладка любых широтных железных дорог на Севере теряла свою целесообразность в силу отсутствия каких-либо экономических связей между его отдельными региональными сегментами. Другой причиной отклонения проекта ВСП были геополитические аргументы. Проектируемая магистраль, дублирующая трассу Северного морского пути (тем более в виде концессионного проекта), как считалось, могла иметь своим результатом лишь усиление связей советского Севера с мировым капиталистическим рынком. Основаниями для таких опасений были, во-первых, слабость связей Севера с основной территорией страны, во-вторых, уже и без того повышенная активность иностранным предпринимателей на слабо поддающихся политическому контролю северных территориях.

Единственный вид сложившихся и перспективных связей, которые могли бы способствовать вовлечению северных ресурсов в народнохозяйственный оборот, — это меридиональные пути сообщения, ведущие из экономически развитых регионов России к местам разработки природных богатств Севера, и одновременно выполняв-

шие экспортные задачи. Такой сбалансированный вариант решения транспортно-экономических проблем Урала, Севера и страны в целом, в частности, предлагал проект К.Д. Носилова, предусматривавший строительство железной дороги от Надеждинска вдоль восточного склона Урала до Карской губы (у выхода из Байдаракской губы Карского моря) с веткой на Обдорск¹¹. В близком направлении были сориентированы предложения В.Е. Грум-Гржимайло по соединению Урала через верховья Лозьвы с Березовым¹². Отказ от реализации и даже широкого обсуждения этих проектов был связан с тем, что, во-первых, они так и не смогли выйти на общесоюзную дискуссионную арену, во-вторых, оба проекта имели очевидный проуральский «уклон», тогда как экономически определяющей и приоритетной в условиях нэпа была идея обеспечения прямого выхода аграрной и лесной продукции Сибири на внешние рынки.

При всем осознании значения и выгод усиления связей по линии «Север — Юг», советская плановая мысль 1920-х гг. ориентировалась лишь на самые «дешевые» варианты решений, отвечающих этим задачам, — на усиление действующих путей сообщения (автомобильных, железнодорожных, водных) с отдельными промышленными «очагами» Севера или «достройку» таковых по мере разработки топливных и рудных месторождений в северных широтах. Фактически же, в условиях дефицита капиталовложений это означало продолжение опоры на использование для связи с Севером естественных водных магистралей. Между тем, прокладка меридиональных магистралей по линии «Север — Юг» позволяла снять острую дилемму, заставлявшая советских плановиков выбирать между перспективами развития Севера и поддержанием там советского суверенитета. Другое дело, что оптимальный подход не мог быть реализован старыми «дешевыми» способами и требовал как новаторских подходов, так и крупных капиталовложений. Однако советская плановая мысль на длительное время переключилась на градуалистские подходы, которые в целом игнорировали пионерную роль транспорта в развитии Севера и ориентировались на «очаговый» характер его освоения. По существу, это означало отступление от активной и масштабной политики размещения производительных сил на Севере в пользу избирательной эксплуатации отдельных видов северных ресурсов и экспедиционного характера их доставки на «большую землю».

Примечания

¹ Менделеев Д.И. С думою о благе российском: Избранные экономические произведения. Новосибирск, 1991. С. 48.

² См.: Зубков К.И. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890-е — 1920-е гг.) // Уральский исторический вестн. № 1. Екатеринбург, 1994. С. 76–92.

³ Понятие «эффективная национальная территория» введено в научный оборот известным канадским эконом-географом Д. Хузеном для характеристики одной из основных пространственно-экономических проблем развития России и СССР — разрыва между колоссальными размерами территории страны и той ее действительно «эффективной», функционально полезной частью, которая реально интегрирована в единую систему производства и распределения. См.: Hooson D.J.M. The Soviet Union (A Systematic Regional Geography). L., 1966. P. 98–99.

⁴ Ленин В.И. Полн. собр. соч. Изд. 5-е. Т. 3. С. 596.

⁵ Цылерович Г. За полярным кругом. Десять лет ссылки в Кольмске. Л., 1925. С. 4, 184.

⁶ См.: Оводенко С.Д. Отчет о поездке на Чукотский полуостров и на устье реки Анадырь в июне августе 1911 года // Горный журнал. 1913. Т. 3. № 7. С. 1–22.

⁷ Государственный архив Свердловской области (ГАСО). Ф. Р-241. Оп. 2. Д. 2352. Л. 69 об.

⁸ Цит. по: Генеральный план хозяйства Урала и перспективы первого пятилетия (Материалы к генеральному плану РСФСР и СССР). Свердловск, 1927. С. 567.

⁹ Проблемные регионы ресурсного типа: Экономическая интеграция Европейского Северо-Востока, Урала и Сибири. Новосибирск, 2002. С. 37–38.

¹⁰ См.: Зубков К.И. У истоков стратегии освоения Ямальского Севера: идеи и проекты 1920-х гг. // Наука. Общество. Человек: Вестн. Уральского отделения РАН. № 3(13). Екатеринбург, 2005. С. 61–76.

¹¹ Бобылев Д. Перспективы железнодорожного строительства на Урале // Торгово-промышленный Урал. 1926 г. Пермь, 1926. С. 417.

¹² ГАСО. Ф. Р-241. Оп. 2. Д. 2331. Л. 14 об.

В.В. Керов
(Москва)

«... ЧТОБЫ РАБОТАЛИ ХОРОШУЮ ДОБРОТУ»: СТРЕМЛЕНИЕ К ВЫСОКОМУ КАЧЕСТВУ ПРОДУКЦИИ КАК ЭЛЕМЕНТ ДЕЛОВОЙ КУЛЬТУРЫ СТАРООБРЯДЧЕСКОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА¹

В истории предпринимательства одним из самых трудных для изучения секторов является история деловой культуры (ДК)¹. Действительно, источники содержат противоречивую информацию о деловом поведении предпринимателей. Показательно замечание П. Вистенгофа начала 1840-хх гг.: «Порядочный купец вас не обочтет, не обмеряет и не обманет ценою; беспорядочный же — только развесть уши, так обкарнает и продаст такой сентиментальный товар, что вы и дома не скажетесь»². Судя по формальным данным источников (вне зависимости от объема источниковой базы) остается неясным, какие черты были характерны для деловой культуры того или иного сообщества российских предпринимателей.

Перейти от инвентаризации отрицательных или положительных примеров из мемуарной литературы к полноценной истории деловой культуры позволяет выявление ценностей и институтов, обеспечивающих мотивацию определенных форм хозяйственной практики, соответствующие установки и формирование бизнес-культуры конкретно-исторического сообщества. Следует выявить «действующие в социальных системах нормативные экспектации, коренящиеся в культуре и определяющие, что именно надлежит делать при тех или иных обстоятельствах людьми в различных статусах». Эти экспектации интегрируются с мотивами деятелей и таким образом осуществляется сочленение «социальных систем с глубинными слоями личностных структур ее членов и с культурной системой, которая легитимизирует и... ориентирует действия членов социальной системы»³. Наличие тех или иных ценностей и институтов, лежащих в начале цепочки, ведущей к определенным формам социального действия, дает возможность с полным основанием оценивать эти формы как типичные, имевшие ограниченное распространение или уникальные.

В данном случае объектом исследования являются элементы деловой культуры старообрядцев и ее социокультурные факторы. Общим местом специальной литературы представляется положение о том, что в старообрядчестве сложилась оригинальная деловая культура. Анализ показывает, что ее элементы во многом определялись ценностно-институциональной системой старой веры и были тесно связаны между собой.

Одним из важных компонентов деловой культуры предпринимателей — ревнителей древнего благочестия являлось стремление к высокому качеству производимого и/или продаваемого товара.

¹ Работа подготовлена при поддержке РГНФ, проект № 08-01-00443а.