

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
СИБИРСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

А.И. Тимошенко

**ПРОЕКТЫ СОЦИАЛЬНО–ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ СИБИРИ В XX в.: КОНЦЕПЦИИ И РЕШЕНИЯ.
Исторические очерки**

Ответственный редактор
доктор исторических наук С.С. Букин

НОВОСИБИРСК
Параллель
2007

ББК 63. 3(2)64 – 2
Т 417

Тимошенко А.И. Проекты социально-экономического развития Сибири в XX в.: концепции и решения. Исторические очерки. Новосибирск: Параллель, 2007. 287 с.
ISBN

В монографии представлена история идей и государственной политики, связанных с развитием производительных сил Сибири в XX в. и нацеленных на её индустриальное освоение. На базе разнообразных исторических источников исследуется эволюция крупнейших проектов социально-экономического развития региона, а также опыт их реализации в контексте всероссийских и мировых исторических процессов.

Книга рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся отечественной историей

Утверждено к печати
Ученым советом Института истории СО РАН.

Рецензенты
доктор исторических наук *Исупов В.А.*
доктор философских наук *Попков Ю.В.*
кандидат исторических наук *Долголюк А.А.*

Издание осуществлено в рамках разработки государственной программы фундаментальных исследований Президиума РАН "Адаптация народов и культур к изменениям природной среды, социальным и техногенным трансформациям". Направление "Адаптационные механизмы и практики в традиционных и трансформирующихся обществах". Проект 21.6.5 "Социокультурная адаптация населения в районах нового индустриального освоения".

ISBN

© Институт истории СО РАН, 2007

ВВЕДЕНИЕ.

XX век в России ознаменовался переходом от преимущественно аграрного общества к индустриально-урбанистическому. Активно развивались модернизационные процессы, главным содержанием которых было создание крупномасштабных индустриальных производств. В результате совершенно иными становились все социально-экономические и демографические явления. Индустриализация производства порождала индустриализацию жизни, изменяла в целом облик страны и общества.

Наиболее ярко данные тенденции проявились в Сибири, которая еще в начале XX века была аграрно-промысловым регионом с «очаговым» принципом освоения и рассредоточения населения. Вместе с тем, уже тогда Сибирский регион рассматривался как богатейший источник самых различных ресурсов для социально-экономического развития государства.

В XX в. кардинально изменилось значение Сибири в формировании социально-экономического потенциала страны. Из отсталой колониальной окраины России регион превратился в индустриально-аграрный, во многом определяющий не только внутреннее развитие страны, но и её геополитическое положение в мире. Сибирь впервые за свою более чем четырехсотлетнюю историю освоения и заселения в рамках Российского государства приобрела значительный вес как в отечественной, так и мировой политике и экономике. По прогнозным оценкам различных специалистов её роль и в будущем будет возрастать. Поэтому изучение исторического опыта социально-экономического развития Сибири имеет непреходящее значение и для науки и для социальной практики.

Первые проекты масштабных социально-экономических преобразований в Сибири стали обсуждаться в конце XIX в., однако их непосредственная реализация и разработка связана с XX столетием, которое началось с открытия движения по Транссибирской железнодорожной магистрали, в свою очередь ускорившего реализацию программы освоения региона, что обеспечило в итоге значительный рост социального и экономического потенциала Сибири. Это явилось основанием оценивать регион в качестве важнейшего экономического и военно-стратегического резерва государства. В государственной политике и среди предпринимателей родилось немало идей по развитию производительных сил Сибири, её освоению и обживанию, усилению здесь русского влияния.

В советский период Сибирский регион так же рассматривался как важнейший источник всевозможных экономических ресурсов и как форпост государства на дальневосточных рубежах. Проектирование социально-экономического развития Сибири происходило в основном в рамках системы перспективного планирования, которое, начиная с 1920-х гг., определяло

все процессы в регионе в соответствии с общими задачами, решаемыми страной на различных этапах своего развития. Так, с началом советского этапа индустриализации, в общих народно-хозяйственных планах страны получила широкое отображение сибирская тематика. Предварительный учет возможностей всех районов Сибири был произведен уже при подготовке плана ГОЭЛРО и проведении административно-территориального и экономического районирования СССР в начале 1920-х гг. с обозначением специфики каждого российского региона, уровня его хозяйственного освоения, имеющихся ресурсов и размещения промышленного сырья, топливных и энергетических источников и т.д.

Важнейшим результатом этого периода в социально-экономическом развитии Сибири стала разработка и реализация Урало-Кузнецкого проекта, в результате чего в восточных районах СССР сформировался крупный индустриальный центр, вторая топливно-металлургическая база страны, которая стала основанием для формирования здесь крепкого тыла в годы Великой Отечественной войны и дальнейшего развития производительных сил.

В послевоенные годы значительно увеличились темпы поступательного движения индустрии на восток от Урала. Началась практическая реализация Ангаро-Енисейской программы, осуществление которой привело к образованию сразу нескольких крупных территориально-производственных комплексов (ТПК), в том числе и в районах, ранее слабо вовлеченных в хозяйственную деятельность человека. В 1960–1970-е гг. главным событием стало формирование Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, которое наиболее существенно за всю историю XX столетия изменило значимость региона как в хозяйственном комплексе СССР, так и мировой экономике.

В 1970–1980-е гг. мощный импульс в развитии получили восточные и северо-восточные районы Сибири в связи с масштабным развертыванием строительства Байкало-Амурской магистрали и реализацией планов хозяйственного освоения придорожной зоны, которая в силу своих суровых природных и климатических условий к концу XX в. имела ещё участки, не только не охваченные промышленным развитием, но и даже как следует не обжитые.

Исследование процессов освоения Сибири в XX в. имеет не только всероссийскую, но и мировую значимость, которая определяется необходимостью наиболее полного и объемного изучения исторического опыта обживания человеком новых территорий во всех его проявлениях, особенно с точки зрения деятельности человека и адаптации его к непривычным условиям жизни и труда.

Возрастающая роль Сибири в социально-экономическом развитии страны в течение всего XX столетия определяла устойчивый интерес об-

ществоведов к проблемам развития региона. Социально-экономическая история Сибири в той или иной степени отражалась в очень многих трудах отечественных историков и экономистов. В зависимости от цели своих исследований они анализировали как отдельные сюжеты, так и крупные проблемы социально-экономической истории Сибири. Процессы зарождения и практической реализации многочисленных идей и проектов в развитии производительных сил изучались в трудах Алексеева В.В., Бандмана М.К., Власова Г.А., Горюшкина Л.М., Ламина В.А., Комогорцева И.И., Московского А.С., Орлова Б.П., Цыкунова Г.А., Шнипера Р.И. и др.

В данной работе ставится цель показать историю идей и государственной политики, связанной с развитием и размещением производительных сил Сибири и направленной на её индустриальное освоение, выявить основные этапы и направления индустриального развития сибирского региона, стратегии и практики реализации главнейших социально-экономических программ. Решение этой задачи позволяет изучить закономерности и региональные особенности модернизационных процессов в Сибири, их воздействие не только на экономическое развитие, но и на заселение и освоение новых территорий, социально-демографические изменения, формирование в регионе индустриально-урбанистического образа жизни. Сделана попытка наряду с исследованиями и наблюдениями автора обобщить уже известные науке данные, дать ретроспективный анализ крупнейших сибирских социально-экономических проектов, проследить их эволюцию в исторически меняющихся политических условиях и в процессе конкретной хозяйственной практики.

Территориальные рамки исследования – Сибирь и составляющие её регионы. В настоящее время – это площадь около 10 млн. кв. км или 2/3 страны. Иногда освещение той или иной проблемы требовало выхода за эти рамки и включало Урал и Дальний Восток. Безусловно, учитывалось, что в течение XX столетия происходили изменения в административном и экономико-географическом делении страны и региона, хотя эти факты на анализ исследуемых проблем и основные выводы не оказывали существенного влияния.

В монографии использовался широкий круг источников. Наряду с архивными документами, извлеченными из центральных и региональных архивов, привлекались данные текущего делопроизводства различных учреждений и предприятий, а также опубликованные документальные материалы и личные воспоминания, как непосредственных разработчиков проектов, так и участников событий. обстоятельному изучению подверглись перспективные планы социально-экономического развития страны и сибирского региона, разрабатываемые в советское время, начиная с 1920-х гг., как в территориальном, так и отраслевом аспектах.

Важнейшим источником стали материалы научных съездов и конференций по развитию производительных сил. Они, с одной стороны, подвели итоги уже проделанных научных изысканий и экономического строительства, а с другой – намечали направления дальнейшей стратегии и политики. Данные материалы дают представление обо всем многообразии альтернативных проектов, об аргументации их авторов и объясняют причины принятия одних решений и отклонения других. Конечно, конференции проходили и выдвигали свои решения под воздействием руководства страны, но вместе с тем и сами обладали политической силой, каждая являясь очередным этапом в социально-экономическом развитии Сибири.

Из опубликованных источников большую ценность представляют сами проекты, а также материалы по их дальнейшей разработке и модификации. В данной группе работ часто подробно анализируются не просто схемы и программы, а конкретные проекты предприятий, варианты их оптимального строительства, эффективной эксплуатации, пути решения как технико-экономических, так и социальных проблем. Важным дополнением к перечисленным материалам являются сведения, почерпнутые из специальной литературы и периодической печати. В совокупности разнообразные источники достаточны для ретроспективного изучения обозначенной проблемы.

Монография состоит из трех глав, которые поэтапно рассматривают поступательный процесс индустриального освоения сибирского региона в XX веке во всех его проявлениях: как с точки зрения позитивных достижений, приведших к созданию в Сибири крупнейшего в мире научно-технического и производственного потенциала, так и негативных последствий, возникших в связи с этим масштабным, но часто недостаточно продуманным, освоением, значительно осложнившим жизнь человека в регионе.

Глава I.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАМЫСЛЫ И РЕАЛИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СИБИРИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.

1. Строительство Транссиба.

После отмены в 1861 г. крепостного права Россия вступила в новый этап исторического развития, стержнем которого стала набиравшая силу модернизация, что вызывало серьезные экономические и социально-демографические изменения. Особенно ярко эти процессы проявились в конце XIX в., когда российское правительство во главе с С.Ю. Витте, целенаправленно проводило модернизационные реформы. Мощный импульс получила индустрия России. Только за 1890–1899 гг. промышленное производство удвоилось, в том числе тяжелая промышленность выросла в 2,8 раза, легкая – в 1,6 раза¹.

Деятельность правительства в этот период давала реальные результаты, выразившиеся в экономическом подъеме Российской империи. Тенденции и темпы роста промышленности, транспортной сети, торговли других отраслей позволяли делать оптимистичные прогнозы. Считалось вполне реальным, что Россия в течение примерно десяти лет догонит развитие в промышленном отношении страны Европы, займет прочные позиции на рынках Ближнего, Среднего и Дальнего Востока. В планах достижения статуса мировой, экономически сильной державы важное место отводилось Сибири, которая рассматривалась не только в качестве территориального и сырьевого ресурса для перспективного развития страны, но и как военно-стратегической и торгово-промышленной площадки на восточных и юго-восточных рубежах России.

В этот период относительно четко определилась граница страны. В 1850-е – 1860-е гг. по договорам с Китаем к России отошел левый берег Амура и Уссурийский край. В образовавшейся Приморской области возник ряд русских городов: Благовещенск, Хабаровск, Николаевск, Владивосток, Никольск-Уссурийск, открылась возможность для будущего переселения русских земледельцев. Российская империя расширила свои границы и в Средней Азии. В 1867 г. было создано особое Туркестанское генерал-губернаторство. Граница России вплотную подошла к Афганистану, а с занятием Памира в 1895 г. – к границам Индии. Россия стала мощной евразийской страной. В ее истории и ранее наблюдались сдвиги на восток, проходившие более стремительно в трудные периоды государства, когда необходимо было укреплять политические позиции правителей. С

конца XIX в. возникли новые причины этого движения. В мировых взаимоотношениях и связях проявились тенденции противостояния не отдельных стран, а целых союзов, стремящихся к определенному силовому равновесию, нарушение которого неумолимо вело к опасным напряжениям и войнам. В этой связи значительный интерес стали представлять экономико-географические факторы развития государств. Мощь страны стала определяться не столько наличием территориального пространства для жизни людей, сколько содержанием на этих территориях природных богатств и ресурсов экономического роста.

Политическая сила государства начинала зависеть от того, в какой степени оно может быть самодостаточной экономической системой, позволяющей в любой момент опираться исключительно на собственные ресурсы и закономерности развития. Эта мировая ситуация высоко поднимала роль восточных районов России, ресурсный потенциал которых позволял на долгие годы сохранить стране статус великой державы. Поэтому именно в этот период на самом высоком государственном уровне ставятся вопросы экономического освоения и заселения восточных районов России.

С.Ю. Витте лично высоко оценивал экономические потенциалы восточных районов страны. Он считал, что Сибирь, находясь среди стран индустриально неразвитых, но с богатым потенциалом, может выступать форпостом для наступления на новые рынки сырья и сбыта для развивающейся русской индустрии, которая пока еще не может серьезно конкурировать в Европе. Кроме того, в условиях экспансионистских настроений со стороны США, Японии, Китая и других восточных соседей Сибирь может служить военно-стратегическим плацдармом России на Дальнем Востоке².

В осуществлении таких намерений серьезным фактором оценивалось транспортное строительство, в частности железнодорожное, идею которого отстаивал и развивал С.Ю. Витте. Он обосновывал замысел осуществления транспортного строительства в малонаселенных районах, как перспективный и в первое время убыточный, но и крайне необходимый для развития производительных сил богатых природными ресурсами окраин. Он писал, что «прошло время, когда Россия военно-административными методами управляла своими обширными территориями. Сейчас необходимо их заселять и экономически осваивать. Причем ориентация должна быть не в сторону запада, как прежде, а в сторону востока, в наиболее богатые ресурсами районы»³.

Проблема железнодорожного строительства в Сибири до этого обсуждалась уже в течение нескольких десятилетий. В результате возникло множество проектов. Однако правительство не спешило претворять их в жизнь. Тем более что большинство предложений не было обеспечено элементарными исследованиями. Немногие из авторов проектов изучали подробно те или иные территории, где предполагали прокладывать железные

дороги. Первые серьезные изыскания Министерства путей сообщения были организованы на Урале и в Сибири в 1870-е гг. Начало десятилетия было благодатным временем для российского железнодорожного строительства. В это же время укреплялись границы, расширялась зона политического влияния государства, возрастала значимость железных дорог как средства сообщения и перемещения населения. Император Александр II выделил железнодорожную отрасль в качестве первостепенной в государственной экономической политике. Выгодным и престижным считалось вложить деньги в железнодорожное строительство. Правительство всячески поддерживало предпринимателей, выкупало частные дороги в казну на очень выгодных условиях для их владельцев, одновременно расширяло строительство за счет казны. Для этих целей было предпринято несколько целевых займов за рубежом. Средний прирост железнодорожных магистралей в 1870-е гг. составил полторы тысячи км в год, в отдельные годы достигая до двух с половиной тысяч. Всего за время царствования Александра II было построено 25 тыс. верст железнодорожных путей⁴.

В 1872–1874 гг. Министерство путей сообщения предприняло крупные изыскания в поисках направления железной дороги, которая бы соединила восточные и западные территории России. В Сибирь через Урал к этому времени рассматривались три варианта проведения железных дорог: 1) от Санкт-Петербурга через Рыбинск, Кострому, Кинешму и Вятку до Перми и соединения затем Перми с горнозаводской линией; 2) от Нижнего Новгорода по левому берегу Волги на Казань и Красноуфимск до Екатеринбургa; 3) 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 «местные» ходатайства, которые в больших количествах поступали в Министерство путей сообщения. Причем надо отметить, что местнический интерес в большей степени сосредоточился вокруг «южного» направления.

Главный довод в защиту этого проекта заключался в том, что он соответствовал традиционному пути, по которому уже веками шла сибирская торговля, к тому же постройка «северной» линии отозвалась бы весьма неблагоприятно на перевозке товаров, идущих на юг России, в низовья Волги, на Кавказ, а так же 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 Тю-

мени и Урала с Москвою. 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 ссылаясь 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 и ходатайств как в пользу одного, так и другого направления. Все они рассматривались в Министерстве путей сообщения. В мае 1875 г. министр путей сообщения Посьет К.Н. докладывал в Комитете министров, что вопрос о направлении сибирской линии, как первом звене великого Сибирского железнодорожного пути, чрезвычайно важен, имеет общегосударственное значение, так как по нему пройдет главная связь страны, соединяющая все ее территории, включая и Дальний Восток. Тем не менее, строительство Сибирской магистрали представлялось министру путей сообщения делом «весьма отдаленного будущего, благодаря громадности предприятия как в техническом, так и финансовом отношении». Длина сибирской линии определялась специалистами министерства примерно в 5650 верст от реки Волги до Амура, стоимостью строительства в 250 млн. руб.⁵

Последние годы не благоприятствовали железнодорожному строительству. Целый ряд неурожайных годов в южных районах страны, снижение экспорта хлеба ухудшили экономическое положение страны. Осложнилась политическая обстановка на востоке. Война с Турцией в 1877–1878 гг. вызвала значительные расходы. В этих условиях вызывали интерес только самые дешевые проекты.

В Сибири стали высказываться идеи частичного сооружения железных дорог между городами, речными бассейнами. Так, генерал-губернатор Восточной Сибири Анучин в докладе царю и правительству, посвященном отчету за 1880 г., предлагал рассмотреть вопрос о возможном строительстве железных дорог между городами Екатеринбург–Тюмень, Томск–Иркутск, а между реками Обь и Енисей соорудить канал. Его поддерживал и генерал-губернатор Западной Сибири Мещеринов. В своем отчете за 1881 г. он также выразил мнение, что «железные дороги в Сибири следовало бы строить не иначе, как постепенно, небольшими участками, там, где они приносили бы несомненную выгоду и не рисковали бы потерять значение при дальнейшем их разветвлении. Главное, чтобы они соединяли бассейны рек, а остальные участки можно строить по возможности»⁶.

Эти идеи, по-видимому, поддерживались правительством. По крайней мере Министерству путей сообщения было рекомендовано принимать компромиссные решения: при наличии средств строить железные дороги и

одновременно принимать меры к развитию речного судоходства, расширению водных сообщений. В 1883 г. было начато сооружение Обь-Енисейского канала, соединяющего исток реки Кеть – приток Оби и реку Касс – приток Енисея. Несмотря на кажущуюся вначале дешевизну строительства, была истрачена огромная сумма казенных денег. Канал строился долго, трудно. Путь длиной в 8 км был достроен окончательно только в 1914 г.

Образовавшийся в результате водно-железнодорожный путь теоретически давал возможность перевозить грузы от Санкт-Петербурга до Перми, затем по железной дороге Пермь–Екатеринбург–Тюмень до Оби и далее через канал по притокам Енисея и Лены в Амур, вплоть до Тихого океана. В действительности же этот многокилометровый путь в зависимости от погодных условий и времени года был тяжелым, а порой и рискованным. Специалисты понимали, что только железнодорожный транспорт по настоящему мог решить проблемы освоения востока России. И только государству под силу организовать строительство сплошного Сибирского железнодорожного пути.

В 1880-е гг. к обсуждению проблем транспортного строительства в восточных районах привлекается все больше государственных организаций. Те или иные вопросы сооружения сибирских путей рассматриваются не только в министерстве путей сообщения, но и в военном, финансовом, морском, внутренних дел, земледелия и государственного имущества, при императорском дворе. Меняется и само отношение к Сибири. В условиях индустриального роста, когда в хозяйственный оборот вовлекаются все новые природные ресурсы и территории России, Сибирь рассматривается уже не в качестве «сундука с богатствами», как ранее, который можно приберечь на «черный день». Изучаются различные экономические потенциалы Сибири. Тем более, что к этому времени трудами академических экспедиций и краеведов уже было накоплено достаточно информации об этом суровом и немного таинственном из-за своей недоступности крае, чтобы предсказать ему хотя бы в общих чертах, блестящее экономическое будущее.

Да и в самой Сибири рождается новое понимание значимости региона. Сибирские патриоты-областники во главе с Ядринцевым Н.М., еще недавно полностью отрицавшие промышленное развитие Сибири, а вместе с ним и строительство железной дороги, заговорили о важности этого мероприятия. В октябре-ноябре 1881 г., воспользовавшись празднованием 300-летнего юбилея присоединения Сибири к России, они предъявили правительству целый ряд требований, удовлетворение которых необходимо было, по их мнению, для выхода Сибири в мировое цивилизованное сообщество. На юбилейном обеде в гостинице «Демут» в Петербурге, несмотря на его пышную праздничную помпезность, елейность, обилие тостов и реверансов в сторону царя и правительства, было высказано вполне трез-

вое и категоричное предложение о создании при Министерстве внутренних дел компетентной комиссии «из сведущих людей» для решения сибирских проблем, к которым они наряду с проведением социальных и политических реформ относили устройство путей сообщения, необходимых для развития промышленности и торговли. Сибирская общественность не хотела мириться с существующим положением, требуя от правительства создания условий для будущего социального и экономического прогресса региона, считая, что у него есть для этого все основания⁷.

Идеалом собравшихся на праздник являлись Канада и Северо-Американские Соединенные штаты. В истории Сибири и этих стран находилось немало аналогий. Вместе с тем отмечалось, что «эти страны при всей одинаковости их естественных богатств, представляют великий контраст в отношении их благосостояния и процветания: тогда как Североамериканские Штаты получили всемирную известность произведениями своей промышленности, земледелия и скотоводства, которые они довели до недостижимой высоты совершенства, Сибирь даже не может конкурировать с ними на хлебном европейском рынке. Русские в Сибири «не смотря на всю свою смышленность, предприимчивость и ум не сумели воспользоваться, в продолжение целых трех веков, неисчерпаемыми богатствами Сибири, и что скотоводство, земледелие и разные промыслы находятся в зачаточном состоянии, в таком же состоянии находятся пути сообщения, народное образование и торговля».

Главная причина такого положения заключалась, по мнению собравшихся на юбилейные торжества, в централизованно-бюрократическом управлении регионом с самого начала присоединения его к России, и в отсутствии элементарного для буржуазного общества самоуправления. «Сибирские воеводы и приказные, затем сибирское чиновничество вошли в пословицу, как синоним всяческих злоупотреблений, превышения власти, произвола и насилия; значение Сибири, как места ссылки давно уже вызывает справедливые жалобы и со дня на день ждет реформы. Вот исторически сложившиеся тормоза, которые связали по рукам и ногам всякое проявление свободной деятельности и развития Сибири, заставляя ее богатства лежать нетронутыми, оставляя лучшие местности незаселенными и, вообще, делая из ее истории какой-то скорбный лист».

Между тем сибирскому региону принадлежит особая роль связующего центра между «азиатским замкнутым полу варварством и европейской цивилизацией». С Сибирью участники выше названных событий, среди которых были всемирно известные российские ученые, например, исследователь Азии П.П. Семенов-Тяньшанский, связывали не только российские политические и экономические перспективы, но и мировые. Поэтому, предвидели они, здесь в ближайшее время предстоит «великая общечеловеческая работа. Для того, чтобы выполнить ее необходимы все средства

цивилизации, и прежде всего собственное развитие, которое не мыслится без современных и эффективных путей сообщения».

Это особенно подчеркивали присутствовавшие на юбилейных торжествах представители Императорского Всероссийского Географического общества и Общества содействия промышленности и торговли, которые вынашивали планы освоения сибирских богатств. Они представляли интересы все укреплявшей свои политические и экономические позиции буржуазии Европейской России, которая к концу века уже начала задумываться о новых рынках сырья и сбыта продукции. Сибирь в этом отношении подавала очень большие надежды. Продвижение сюда капиталистических предприятий можно было связать с гуманистическими целями развития производительных сил слабозаселенного региона, его освоения, что как нельзя лучше импонировало взглядам многих научных и культурных деятелей России того времени, с которыми царскому правительству уже нельзя было не считаться. Тем более, что настроения о цивилизованном заселении российских окраин начали проникать и в кабинеты российских министров.

Заявляла о себе и нарождавшаяся, в основном торгово-промышленная сибирская буржуазия. Надеясь на положительное решение в связи с празднованием присоединения Сибири к России и взывая к справедливости и мудрости нового царя, только что вступившего на престол Александра III, она требовала в первую очередь социально-политических реформ, а во вторую – внедрения в жизнь сибиряков общецивилизационных средств образования и общения. «Приобретая все достижения человеческого разума», как заявлялось в обращении к общественности, напечатанном во многих газетах, «мы приобретем нужную и великую силу для борьбы с невежеством, с бедностью нашей жизни, произволом властей, обезопасим свою личность и имущество от вторжения разных хищников Сибири».

Пока что Сибирь в столичных городах представлялась «отдаленной и загадочной страной», – похожей, по образному выражению одного из авторов статей по поводу сибирского юбилея, – на «молодую, прекрасную, с богатыми задатками жизни, но тем не менее печальную и полную раздумья» невесту, «увенчанную цветами, но сохраняющую следы слез на бледном лице. Что сулит ей историческая жизнь грядущего, оправдает ли она светлые надежды, доступно ли ей будет человеческое счастье, к которому она стремится – вот что выражает взор ее, устремленный в даль будущего».

Сибирские юбилейные торжества не остались незамеченными. Газета «Русские Ведомости» писала, что Сибирь «находится в ожидании реформ», «лучшие люди с нетерпением ожидают введения в Сибири новых судов, земских учреждений, нового городского устройства, открытия сибирского университета, широкого развития свободного слова и строитель-

ства железнодорожного пути. Только при наличии этих условий возможно правильное развитие промыслов, земледелия, скотоводства, торговли; образованности и благосостояния экономического и нравственного».⁸

В 1880 г. было окончено сооружение моста через Волгу, связавшего непрерывным рельсовым путем Европейскую часть страны с Оренбургом, находящимся на самой границе с Сибирью. В сентябре 1882 г. правительство ассигновало 2 млн. для начала работ по сооружению железной дороги Екатеринбург–Тюмень. Укрепившееся финансово-экономическое положение позволило вернуться к вопросу о строительстве сибирского железнодорожного пути.

В марте 1882 г. министр путей сообщения Посыет К.Н. снова выступил в Комитете министров, где подчеркнул, что с 1875 г. многое изменилось и теперь нужно исходить главным образом «из действительных интересов самой Сибири» и «правильное решение вопроса о Сибирской дороге может исходить исключительно из рассмотрения тех нужд и потребностей сибирского края, удовлетворение которых должно составить задачу правительства при устройстве улучшенных путей сообщения как внутри самой Сибири, так и для соединения ее с Европейской Россией». «Все стороны жизни в Сибири находятся в застое почти исключительно по причине отсутствия удобных путей сообщения. Реки, текущие к Ледовитому океану, не связанные между собой каналами, и один почтовый тракт, пролегающий через всю Сибирь, – единственные первобытные пути этого обширного края, а потому понятно, что население Сибири при таких условиях развивается своеобразно и медленно, что большая часть естественных богатств края остается непроизводительной, и что правительство, при всяком международном замешательстве, отражающемся на наших отдаленных китайских границах, обречено на громадные жертвы по доставлению на место средств к защите, которая вполне там отсутствует».⁹

Взамен утвержденного в 1975 г. «южного» направления до Тюмени министр путей сообщения на этот раз предложил другой вариант строительства Сибирской магистрали от Самары до Омска через Уфу, Златоуст, Челябинск. При этом, как утверждал он, трасса пройдет по плодороднейшим землям страны будет наиболее короткой из всех ранее известных и «только тщательные изыскания местности могут указать ближайшие условия и постепенность», которой необходимо держаться при сооружении участков предполагаемой железной дороги от Самары до Омска и далее, так как топография Сибирской территории была изучена еще недостаточно.

Топографические исследования необходимо провести в двух направлениях: на Барнаул–Бийск и на Томск–Красноярск–Иркутск. Сделать выбор и по возможности начинать строительство, продолжая линию Златоуст–

Челябинск. Посьет сообщил, что этот вариант был представлен в Министерство путей сообщения еще в 1880 г. инженером Островским Н.С., который своими изысканиями подтвердил его как самый экономичный из всех предложенных в качестве направлений железной дороги из Европы в Сибирь.

Однако Комитет Министров не спешил принимать окончательное решение, потребовал дополнительных изысканий на местности, которые проведены были на этот раз в достаточно короткий срок. По-видимому сыграло роль активное участие в обсуждении вопроса о строительстве сибирской железной дороги молодого императора Александра III, который, вступив на трон после смерти отца, поклялся продолжить его начинания относительно железнодорожного строительства. На решение Комитета Министров о проведении изысканий Александр III, наложил резолюцию: «Изыскания произвести безотлагательно и рассмотреть в Комитете Министров для обсуждения направления Сибирской магистральной линии».

Вопрос о направлении сибирской линии рассматривался вновь в Комитете Министров 1 июня 1884 г. Министр путей сообщения Посьет К.Н., докладывая о результатах проведенных изысканий, снова подчеркивал государственную значимость проведения Сибирской железной дороги. Он говорил, что это строительство не может быть подчинено «ни условиям удобства и дешевизны перевозок, ни удовлетворению частных интересов той или другой местности, а должно согласовываться с общегосударственной пользой объединения Сибири с Европейской Россией» Проведенные изыскания снова подтвердили, что наиболее экономичной будет линия Самара–Кинель–Уфа–Златоуст–Челябинск–Омск. Намечавшуюся ранее линию Самара–Уфа–Екатеринбург Посьет признал неэкономичной и нецелесообразной для первоочередного сооружения. Ее строительство «ляжет тяжким бременем на казну», отодвинет возведение более необходимых линий. В настоящее время к числу таких принадлежит строительство дороги Самара–Уфа–Челябинск. В сравнении с утвержденною в 1875 г. линией в Сибирь эта дорога будет короче на 303 версты, на 30 млн. дешевле¹⁰.

Рассмотрев предложения Посьета, Комитет Министров принял решение по сооружению Самаро–Уфимской и Московско–Казанской линий. 6 января 1885 г., решение Комитета Министров было утверждено царем, но строительство еще долго не начиналось так как не сразу решился вопрос об источниках финансирования. Министерство путей сообщения считало, что такие государственной важности транспортные магистрали должны возводиться за счет казны, чтобы впоследствии государство устанавливало здесь тарифы грузоперевозок, регулировало потоки грузов, чем влияло бы на развитие производительных сил крупнейших регионов страны. Этой же точки зрения придерживались и многие члены Государствен-

ного Совета, в том числе председатель департамента государственной экономики Абаза А.А. Кроме того, и серьезных предложений от частных предпринимателей пока не поступало. Члены комитета Министров согласились с предложенными аргументами, пришли к единогласному заключению, что постройку Сибирской магистрали начать по частям «казенным способом», просить Государственный совет выделить средства уже в 1885 г. Однако в 1885 г. удалось добиться только финансирования окончательных перед строительством изысканий.

Несколько затормозила строительство начавшаяся дискуссия вокруг города Казани. В случае сооружения Самаро–Уфимской–Златоустовской дороги этот город оставался вне общей железнодорожной сети, что представители Министерства внутренних дел находили чрезвычайно вредным не столько в экономическом, сколько в политическом отношении. Было отмечено, что в последние годы татарское население г. Казани и казанской губернии «не только не вошло еще в более тесную связь с русским населением Империи, но, напротив того, стало проявлять стремление к отчуждению от русской национальности и к сближению с мусульманским миром». Такое положение дел, по мнению представителей МВД, должно вызывать тревогу и принятие мер со стороны правительства. Меры были приняты, Комитет министров дал задание министерству путей сообщения провести изыскания на предмет соединения Казани с Москвой.

Весной 1886 г. начались строительные работы по сооружению участка Уфа–Златоуст, который в сентябре 1888 г. соединился с Самаро–Уфимскою дорогою в одну линию под общим наименованием Самаро–Златоустовской дороги. Продолжение этой дороги до соединения с Екатеринбургом–Тюменью, которое имелось ввиду в 1885 г. было осуществлено позднее после доведения Самаро–Златоустовской линии до Челябинска и постройки Екатеринбургско–Челябинской линии.

Открытие движения по Самаро–Златоустовской дороге стало еще одним шагом в сибирском направлении, что являлось маленькой победой в большом деле. Министр путей сообщения Посыет К.Н. на обеде по случаю открытия дороги сказал, что данная линия составляет «первое звено Сибирской железной дороги, она послужит началом линии на Омск, Томск, Красноярск и Иркутск, оставаясь постоянно, на всем протяжении, в широте около 55° с.ш., близкой к широте Москвы. Вся эта огромная линия, от Варшавы через Москву до Иркутска составит тот железный или, вернее стальной пояс, который, крепко связав обе половины государства, даст великану, именуемому «Россия», новую силу – промышленную, торговую, политическую, даст ему то значение и ту мощь, при которых Отечество наше будет в состоянии спокойно, без бранных тревог, пользоваться счастьем мирного развития физических и нравственных своих сил»¹¹.

Дело постройки Сибирской железной дороги, как считали современни-

ки, сильно двинулось вперед с декабря 1886 г., когда Александр III, ознакомившись с отчетом генерал-губернатора Восточной Сибири графа Игнатьева А.И., который в очередной раз доказывал необходимость ускорения железнодорожного строительства в Сибири, наложил резолюцию: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, очень пора».

После чего последовало распоряжение внести вопрос о строительстве сибирской железной дороги для рассмотрения в Комитете Министров, где безотлагательно принять решение. Что и было сделано в июне 1887 г. После чего началось конкретное проектирование Транссиба. Дискуссии о его направленности и протяженности закончились.

Благодаря С.Ю. Витте, ярому стороннику железнодорожного строительства в восточных районах России, организация строительства Транссиба, его финансового обеспечения сосредоточилась в Министерстве финансов. Сергею Юльевичу удалось убедить императора Александра III в безотлагательности строительства железной дороги в Сибири, несмотря на то, что Министерством иностранных дел были собраны сведения о скромном состоянии торговли и грузообмена с восточными соседями России. Русские консулы в начале 1890-х гг. свидетельствовали, что вряд ли ожидается обилие транзитных грузов, водный путь в Китай для транспортировки может быть дешевле железнодорожного¹².

Витте осознавал убыточность задуманного мероприятия с точки зрения быстрой окупаемости затрат на строительство Сибирской железной дороги, но смог доказать, что ее сооружение гораздо важнее с точки зрения сохранения государственности. Железная дорога будет способствовать социально-экономическому развитию Сибири со стимулированием массового переселения крестьян из Европейской части России за Урал¹³.

По инициативе С.Ю. Витте 10 декабря 1892 г. создан Комитет Сибирской железной дороги, под председательством наследника престола Николая Александровича, который стал решать все вопросы организации и финансирования строительства. Заместителем будущего императора был назначен председатель Комитета министров Н.Х. Бунге, который фактически и вел всю деятельность Комитета Сибирской железной дороги до своей кончины летом 1895 г. Это был уникальный для самодержавной России орган, объединивший в себе компетенцию сразу нескольких ведомств для решения единой задачи. Его нетрадиционность состояла в том, что в отличие от множества всевозможных межведомственных комиссий, комитетов и совещаний он получил реальные рычаги власти, право готовить представления прямо в Государственный Совет и императору, поэтому мог действовать быстро и эффективно.

В Комитете Сибирской железной дороги сосредоточилось решение не только строительных вопросов, но и разрабатывались планы социально-экономического и демографического развития территорий, по которым должна проходить железнодорожная магистраль. С.Ю. Витте в представленном им проекте о порядке и способах сооружения сибирского пути определенно заявил, что железная дорога должна в первую очередь способствовать процветанию Сибирского края и прилегающих районов России. Он предлагал запланировать строительство так называемых «вспомогательных предприятий», имеющих целью как облегчение самой постройки, так и заселения и промышленного освоения прилегающей к железной дороге местности. В числе таких мероприятий были намечены расширение уже существующих в Сибири и устройство новых железоделательных заводов, улучшение водных сообщений и развитие пароходства, земледельческое освоение и прочее¹⁴.

На заседаниях Комитета Сибирской железной дороги рассматривались конкретные вопросы о строительстве в Сибири промышленных предприятий, необходимых для сооружения, эксплуатации и ремонта железнодорожной линии, чугуноплавильного, железоделательного и сталелитейного производств, а также приготовления цемента и добычи минералов, в особенности каменного угля. Большие надежды возлагались на уже существующие в регионе железоделательные заводы С.И. Мамонтова, предприятия Кабинета в Алтайском округе, которые с расширением своего производства могли бы обеспечить основную массу заказов для железнодорожного строительства. Планировалось создание новых заводов в Кузбассе и Восточной Сибири.

Но этим планам не суждено было осуществиться в полной мере: сибирское хозяйство было не готово к столь кардинальным преобразованиям. Сибирская металлургия хотя и расширила свое производство, но не смогла удовлетворить в короткий срок дешевыми металлоизделиями столь крупное строительство, поэтому основная масса заказов была размещена на Урале и в Европейской России.

Сибирские капиталисты не могли противостоять давно сформировавшимся металлургическим кланам. Правительство, соблюдая в первую очередь свои интересы, не оказало им вовремя действенной поддержки. С сокращением железнодорожного строительства небольшие сибирские заводы под давлением конкуренции постепенно свертывали производство. Так, в 1899 г. закрылись Николаевский и Лучихинский заводы в Иркутской губернии, сократилось производство на Петровск-Забайкальском и Гурьевском заводах. Прекратились попытки построить новые предприятия в Кузбассе.

Значительную часть средств, выделенных на «вспомогательные предприятия», пришлось потратить на нужды переселения. В первых же отчет-

тах руководителей строительства инженеров К.Я. Михайловского и Н.П. Меженинова отмечалось, что среди местного населения, занятия которого преимущественно состоят в хлебопашестве и извозном промысле, нельзя найти опытных рабочих, пригодных для разного рода работ, как-то: землекопов, плотников, каменщиков, слесарей, кузнецов и т.д.¹⁵

Большие средства пришлось затратить на привлечение специалистов из Европейской России, практиковался привоз из других мест целых артелей разнорабочих. Витте на заседаниях Комитета неоднократно ставил вопрос о рациональной организации переселения. Причем отмечал, что это государственной важности мероприятие. Оно не только даст строительству железной дороги рабочие руки, но и оживит великую сибирскую окраину, разрядит уже начавшееся в России земледельческое переселение.

Идеи Витте вызвали мощное противодействие в правительственных кругах, которое, по мнению самого Сергея Юльевича, основывалось на крепостнических чувствах многих членов правительства. Как пишет он в своих воспоминаниях: «Правительство в его большинстве, а равно и самые влиятельные круги в Петербурге полагали, что эта мысль – давать возможность крестьянству уходить из Европейской России для того, чтобы искать себе лучшей жизни в Сибири, представляет громадную ересь. Их доводы были весьма просты: такая мера удорожит труд по обработке земли в помещичьих имениях, следовательно, мера эта невыгодна всем частным собственникам, а, с другой стороны, она способна дать крестьянству такие стремления к вольностям, которые, по мнению помещиков, не только вредны для них, т.е. нашего дворянства, но и для самих крестьян»¹⁶.

Обозначенного С.Ю. Витте мнения придерживались влиятельные царские сановники, от которых многое зависело в жизни российского общества: тогдашний министр внутренних дел И.Н. Дурново, член Государственного совета и Обер-прокурор Святейшего Синода К.П. Победоносцев и др. Несмотря на то, что при поддержке императора на заседаниях Комитета Сибирской железной дороги удалось решить вопрос о принципиальной поддержке правительством переселения крестьян в Сибирь, на практике чинилось много препятствий. Особенно бесчинствовало Министерство внутренних дел, без ведома которого не могло состояться официальное переселение. Поэтому в полной мере, как того требовали освоенческие планы, его не удалось осуществить, а, следовательно, не осуществилось и предполагавшееся развитие «вспомогательных производств». Оно пошло в основном в русле сельскохозяйственного, а не индустриального развития. Тем не менее Комитет Сибирской железной дороги заложил основу будущих индустриальных планов освоения Сибирского региона: в рамках развития «вспомогательных производств» Комитету удалось организовать систематические исследования производительных сил. Впервые, были произведены топографические съемки значительных площадей Сибири,

которые дали возможность не только составить карты для строителей, но и сопровождались описаниями сведений о местности, климатических условиях, населенных пунктах, занятиях населения и т.п.

С началом строительства железной дороги стали систематическими геологические изыскания. С 1888 г. при Иркутском горном Управлении была утверждена должность «своего» сибирского геолога, которую занял В.А. Обручев. Все исследования вдоль линии строящейся дороги производили особые горные партии Геологического комитета, в которых работали известные геологи К.И. Богданович, А.А. Иностранцев, А.А. Краснопольский, Н.К. Яворский, Л.Я. Ячевский, В.А. Обручев и др. Это были самые крупные исследования за всю историю Сибири. В картах, представленных на съезд в связи с созданием Института исследования Сибири в январе 1919 г., район Сибирской железной дороги выглядел на фоне безбрежных непознанных районов края самым изученным, хотя и здесь были осуществлены довольно неполные исследования. Более тщательным маршрутным обследованием подверглись лишь участки, находящиеся в Западной Сибири. Работы вдоль линии железной дороги признавались как временные и с окончанием строительства были прекращены. Тем не менее, в результате удалось составить первую геологическую карту изученных районов Сибири в масштабе 100 верст в 1 дюйме, обнаружить месторождения бурых и каменных углей, железных руд, строительных минералов¹⁷.

Впервые были осуществлены столь значительные гидрографические исследования сибирских рек, озера Байкал, труднодоступного Карского моря, началась организация метеорологических станций и систематических метеорологических наблюдений в Сибири.

Эти знания пригодились при составлении планов индустриализации Сибири. В хозяйственной практике использовались в основном открытые месторождения полезных ископаемых, привлекли внимание золотоносные районы. С началом движения по железной дороге появился устойчивый спрос на каменный уголь, в связи с чем в районах, непосредственно примыкающих к железной дороге, открылись угольные копи: Анжерские и Судженские в Западной Сибири, Черемховские – в Восточной. Другие богатства природных кладовых продолжали дожидаться своей очереди.

Из отраслей обрабатывающей промышленности быстрое развитие получили те, которые в специфических условиях Сибири могли дать быструю экономическую отдачу. Так, высокими темпами развивалась мукомольная и спиртоводочная отрасли, маслодельное производство. Начались промышленные лесозаготовки и лесопиление в районах, близко примыкающих к железной дороге. Такие сугубо индустриальные отрасли, как металлообработка и машиностроение, находились пока в зачаточном состоянии, их назначение ограничивалось в основном нуждами железнодорожных предприятий.

Транспортное строительство в Сибири осуществлялось сугубо через государственные организации. Важнейшие вопросы строительства Транссиба заслушивались и решались Департаментом Государственного Совета, утверждались императором. В составе Министерства путей сообщения (МПС) в 1891–1892 гг. были созданы Управление по сооружению Сибирских железных дорог, особый инженерный совет и мостовая комиссия. Эти структуры подчинялись Временному управлению казенных железных дорог, а оно в свою очередь, входило в Железнодорожный департамент МПС.

Магистраль была поделена на семь дорог: Западно-Сибирскую, Средне-Сибирскую, Кругобайкальскую, Забайкальскую, Амурскую, Северо-Уссурийскую и Южно-Уссурийскую, которые решено было строить в три очереди с четко обозначенными сроками сдачи в эксплуатацию линий и участков. К первой очереди были отнесены участки Владивосток–Графская (382 версты), Челябинск–Обь (1330 верст), Обь–Иркутск (1700 верст), ко второй – Графская–Хабаровск (340 верст); Мысовая–Сретенск (1035 верст), к третьей – Иркутск–Мысовая (288 верст) и Сретенск–Хабаровск (1920 верст). Срок строительства магистрали был определен в 10 лет.

Однако жизнь внесла коррективы в эти планы. Так, в 1896 г., когда закончилось строительство всей Уссурийской дороги от Владивостока до Хабаровска, были выполнены значительные работы на Забайкальской линии и проведены изыскания на Амурской дороге, русское правительство заключило соглашение с Китаем о проведении части Сибирской магистрали через Манчжурию. Эту идею впервые высказал С.Ю. Витте на заседании Комитета Сибирской железной дороги. Он сказал, что прокладка железной дороги до Владивостока напрямую через Монголию и Манчжурию позволит значительно ускорить сооружение Транссиба. Предварительная стоимость строительства была определена в 350 млн. руб. золотом или 44 тыс. руб. на версту. С 1892 г. на всех дорогах, кроме Амурской, развернулись изыскательские и строительные работы. Руководителями строительства были назначены опытные инженеры К.Я. Михайловский, О.П. Вяземский, Н.П. Меженинов, А.Н. Пушечников, Б.У. Савримович, А.И. Урсати и другие.

Широкий размах работ и государственное финансирование позволили целесообразно маневрировать рабочей силой, особенно квалифицированной, что давало преимущество перед частным способом строительства и позволяло в целом успешно решать многие кадровые вопросы при нехватке профессиональных железнодорожных строителей.

В 1890-е гг. в Сибири от МПС работало несколько комиссий, в том числе и по изучению возможностей обеспечения рабочей силой в разных местностях Сибири и Дальнего Востока, которые установили, что насе-

ленность 100-верстной полосы вдоль будущей железнодорожной магистрали убывала с запада на восток. Более или менее благополучной ситуация с обеспечением рабочей силой могла сложиться в относительно густонаселенных районах Западной Сибири, в то время как в Восточной и особенно в Забайкалье, Уссурийском крае, она резко менялась. Здесь на одну версту в районе расположения будущей железнодорожной магистрали проживало менее 20 мужчин в работоспособном возрасте, в то время как в Западной Сибири примерно 60¹⁸.

Тем не менее, удалось успешно решить вопросы обеспечения кадрами строительства Транссиба. Квалифицированные рабочие и специалисты вербовались в основном в Европейской России, массовая неквалифицированная рабочая сила привлекалась на месте. В самые активные годы строительства одновременно на стройке было занято более 100 тыс. рабочих, в том числе до 83 тыс. штатных рабочих и около 6 тыс. специалистов. На строительство прибывали не только завербованные строители, но и крестьяне-переселенцы. В поисках возможности заработать на жизнь влеклась к строящейся дороге городская беднота и деклассированные элементы. Активно привлекались ссыльнокаторжные и ссыльнопоселенцы. Они, как правило, выполняли самые тяжелые работы по расчистке участков от леса, корчеванию пней и кореньев, возведению железнодорожного полотна, станционных построек. Работы в основном производились вручную: орудиями труда были лопаты, ломы, топоры и пилы¹⁹.

Условия труда и быта первопроходцев были крайне тяжелыми. Трасса проходила через тайгу, пересекала сотни крупных и малых рек и озер, горные массивы. Постоянным неблагоприятным фактором строительства были сибирские морозы, весенние паводки и наводнения. Однако, несмотря на все сложности, постройка железной дороги велась с необыкновенной быстротой. Использование огромного количества людей позволило наращивать темпы сооружения. Уже к зиме 1893 г. было построено 387 верст, а в 1894 г. – 835 верст, в 1895 г. – более 1250 верст.

Особенно успешно велись работы на западном участке – от Челябинска до Омска. Этому способствовали равнинный рельеф Ишимской и Барабинской степей, сравнительная близость строительных материалов и конструкций. Все материалы изготавливались на Катав-Ивановском и Юрюзанском заводах, которые ежегодно поставляли на строительство от 1 до 1,5 млн. пудов рельсов. На Усть-Катавском, Златоустовском, Симском заводах выпускались стрелочные переводы и скрепления, рельсы, детали железнодорожных мостов.

Кроме того, на Западно-Сибирской дороге было применено интересное приспособление для производства земляных работ, представлявшее собой комплекс из ножевого плуга и транспортера на конной тяге. Все это способствовало тому, что участок Челябинск – Обь протяженностью 1330

верст был успешно завершён в 1896 г. Таким образом, всего пять лет понадобилось строителям, чтобы первые поезда пришли на станцию Обь, ознаменовав завершение строительства Западно-Сибирского участка.

В том же 1896 г. был построен участок Южно-Уссурийской дороги от Владивостока до станции Графская длиной 382 версты. Через семь лет после начала строительства были соединены железнодорожным сообщением Владивосток и Хабаровск, а через девять лет дорога достигла города Сретенска в Забайкалье.

Сложнейшим участком магистрали стала Кругобайкальская железная дорога длиной 244 версты, строительство которой закончилось уже после ввода Транссиба в эксплуатацию в 1905 г. До этого времени переход Байкала осуществлялся на железнодорожном пароме.

На Кругобайкальской дороге было построено 491 искусственное сооружение, в том числе 39 тоннелей общей протяженностью 7,5 верст, 13 верст подпорных стен, 47 предохранительных галерей, а также виадуки, волнорезы, многочисленные мосты и водопропускные трубы. Объем земляных работ здесь составил более 65 тыс. кубометров на 1 версту. Завершение работ на этом участке Транссиба позволило открыть сквозное регулярное движение поездов.

После Забайкальской дороги (Мысовая–Сретенск) вначале предполагалось строить Амурскую дорогу. Однако сложность геологических условий, суровость климата и напряженность обстановки (90-е годы XIX в.) на Дальнем Востоке потребовали другого решения. Требовалось ускорить строительство линии, обеспечивающей выход к Владивостоку, а также и к арендованному Россией Порт-Артуру и порту Дальний.

С.Ю. Витте обосновал выгоду строительства более короткой (на 844 версты) Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), проходившей через Манчжурию по менее пересеченной местности. От нее (с ответвлением от ст. Харбин) предполагалось построить ветку протяженностью 960 верст до Порт-Артура и Дальнего.

При строительстве КВЖД был учтен опыт Транссиба. Работы велись силами двух железнодорожных бригад – Уссурийской и Заамурской, последняя впоследствии использовалась при эксплуатации КВЖД. Укладка главного пути на участке Манчжурия–Никольское (1425 верст) была завершена в 1901 г. Сооружение Южно-Манчжурской линии КВЖД до Порт-Артура и Дальнего закончили в 1904 г.

С постройкой Китайско-Восточной железной дороги было впервые организовано сквозное движение поездов из Европы во Владивосток. Зимой 1903–1904 гг. между Москвой и портом Дальний еженедельно ходили четыре прекрасно оборудованных пассажирских поезда. Они отправлялись из Москвы по понедельникам, средам, четвергам и субботам. В полдень на третьи сутки поезд прибывал в Челябинск, утром на восьмые сутки – в

Иркутск. Затем поезд переправлялся через озеро Байкал на пароме «Ангара» или пароме-ледоколе «Байкал» (или объезжал озеро по Кругобайкальской дороге – после введения ее в эксплуатацию). В полдень на двенадцатые сутки поезд прибывал на станцию Манчжурия, а через пять суток – в порт Дальний. Вся поездка занимала 16 суток вместо 35 на океанском корабле.

Поражение России в войне с Японией привело к отторжению большей части КВЖД (Южно-Маньчжурская линия отошла к Японии), в результате чего оказалась под угрозой потери оставшаяся часть этой дороги. Поэтому в марте 1908 г. Государственная дума приняла решение приступить к строительству Амурской линии. В том же году развернулось сооружение последнего звена Транссиба, от Куэнги до Хабаровска длиной около 1875 верст. Прокладка пути на восточном участке Амурской дороги была завершена в 1915 г. С открытием моста через Амур 5 октября 1916 г. рельсовый путь Транссибирской железной дороги стал непрерывным, и Москва соединилась с Владивостоком надежной железнодорожной магистралью, полностью проходящей по русской земле.

Общая протяженность магистрали с учетом подходов на Урале и нескольких веток в Сибири превысила 13 тыс. км. Это было выдающееся инженерное достижение, подкрепленное героическим трудом русского народа. Многие технические решения, найденные отечественными инженерами при строительстве магистрали, не имели аналогов в мировой практике. Так, впервые при сооружении тоннелей стали использовать теплоизоляционный слой между обделкой и грунтом для сохранения неподвижности вечномерзлых пород.

К одному из самых важных достижений инженерной мысли того времени следует отнести постройку мостов через крупные сибирские реки. Все они проектировались и строились выпускниками Петербургского Института инженеров путей сообщения. Многие разработки по конструкциям пролетных строений, опор, методов их возведения применялись впервые и сразу же реализовывались на строительной площадке. Несмотря на исключительную сложность условий работ, практически исключались ошибки строительства. Такие мосты, как через реки Обь, Енисей, Амур и другие, стали не только крупнейшими объектами железнодорожного транспорта, но и настоящими памятниками инженерного искусства.

Так, при возведении моста через Обь (проект профессора Н.А. Беллюбского и инженера Н.Б. Богуславского) была применена консольно-подвесная система пролетных строений, позволившая снизить вес металла до 10 % по сравнению с разрезными пролетами. Уникальное решение было найдено строителями (профессор Л.Д. Проскураков, инженер Г.Н. Соловьев) во время сооружения моста через Енисей. Проект моста содержал целый ряд оригинальных разработок. Разработанные конструкции пролет-

ных строений не только отличались своей архитектурой, но и были на 20 % легче, чем аналогичные конструкции других подобных мостов.

В строительстве моста через Енисей впервые в отечественной практике был применен метод продольной надвигки пролетных строений, обеспечивший ускорение монтажа. Мост длиной 900 м был построен всего за 2,5 года, и это при ручном выполнении работ, производимых в сложных инженерно-геологических условиях. Мостовой переход через реку Амур современники назвали «амурским чудом». Это грандиозное сооружение, построенное по проекту Л.Д. Проскуракова и Г.П. Передерия, имеет в длину 2,6 км и является самым большим мостовым переходом в нашей стране. Полная высота моста равнялась 64 м, а от низа ферм до подпорного горизонта воды – 13,4 м. На его строительство было израсходовано 17800 т металла, казне он обошелся в 13,5 млн. руб.²⁰. Знакомясь с ходом сооружения Транссиба, С.Ю. Витте отметил, что устройство такой магистрали делает честь русскому железнодорожному строительству.

При строительстве Сибирской магистрали основное внимание уделялось быстрому устройству прочного железнодорожного полотна. Что касается станционных построек, то во избежание значительных затрат вокзальные здания решено было возводить по мере выяснения действительной в том необходимости. Кроме того, с целью скорейшего завершения сооружения признано было возможным установить для Сибирской магистрали существенные послабления и упрощения в технических условиях по сравнению с требованиями, предъявляемыми к железным дорогам Европейской России.

Облегченные нормативы строительства Сибирской дороги были одобрены Николаем II. Допускалось принимать ширину земляного полотна до 5,26 вместо 6,1 м, уменьшать предельный уклон, минимальные радиусы кривых в зависимости от топографических условий. Подобные послабления допускались и в отношении толщины балластного слоя, при устройстве искусственных сооружений и т.д. Эти послабления преследовали целью экономию средств, однако во главу угла ставилась задача обеспечения надежного функционирования всех устройств, безопасности движения и возможности дальнейшего развития всех строящихся линий. Поэтому для каждой из дорог, составлявших Транссиб, готовилась отдельная инструкция по производству работ²¹.

И все-таки уже в начале эксплуатации выявились негативные последствия облегченных норм, просчетов в прогнозе пропускной способности Великого Сибирского пути. В путь укладывались легкие рельсы, более 80 % мостов были деревянными, дорога была однопутной с пропускной способностью всего три пары поездов в сутки. В 1898 г. созданная министром путей сообщения М.И. Хилковым Особая комиссия во главе с К.Я. Михайловским для осмотра технического состояния магистрали докладывала

императору о последствиях применения легких рельсов: «...Рельсы под давлением паровозов теряют свою прямолинейность и становятся извилистыми..., путь на кривых не держится и постоянно сбивает в сторону; весьма часто рельсы выворачиваются под паровозом, но главное – и что составляет самую серьезную опасность при движении – рельсы часто лопаются. С начала эксплуатации лопнуло 8784 штуки легких рельсов. В настоящее время свыше 15000 этих рельсов требуют по своей изношенности неотлагательной замены вследствие смятых концов и головок и больших износов боковой поверхности. Причем эти рельсы потеряли до 7 % их первоначального веса»²².

Огромные объемы перевозок уже в первые годы эксплуатации выявили слабые места магистрали, нехватку пропускной и провозной способности. Сказались послабления и упрощения, разрешенные при строительстве, а также в ее оборудовании. Поэтому был принят ряд крупных мер по наращиванию мощности Транссиба. Задача усиления провозной и пропускной способности Транссибирской магистрали стала одной из главных для Министерства путей сообщения. На дорогах открывались дополнительные разъезды, шла замена легких рельсов, деревянные мосты заменялись капитальными. К примеру, на Западно-Сибирской дороге для усиления пропускной способности уже в 1896–1898 гг. был построен 31 новый разъезд, а для увеличения провозной способности добавлено 30 паровозов и 600 вагонов²³.

Меры, принятые по усилению Транссиба, позволили увеличить его пропускную способность в несколько раз, но оказались недостаточными. В октябре 1904 г. было принято решение о строительстве второго главного пути, при котором производилось и переустройство существующей линии: смягчение уклонов, увеличение минимальных радиусов кривых, изменение трассы отдельных участков. Так, при проведении этих работ на бывшей Средне-Сибирской железной дороге в 1908–1910 гг. на протяжении 1157 верст было реконструировано 190 верст, изменены направления на отдельных отрезках трассы на 560 верстах, а общее удлинение дороги увеличилось всего на 26 верст. Этот опыт проектирования и строительства второго главного пути с сочетанием переустройства однопутных линий стал крупным вкладом в развитие Транссиба. Второй путь между Омском и Челябинском был построен уже в советское время, в годы первых пятилеток.

Иностранная пресса отмечала, что после открытия Америки и сооружения Суэцкого канала история не отмечала события, более богатого последствиями, чем постройка Транссибирской магистрали. Влияние железной дороги на все стороны жизни региона трудно было переоценить. Великий Сибирский путь позволил значительно оживить местные и транзитные перевозки. Он пересекал многочисленные судоходные реки,

поэтому район тяготения магистрали превысил 2 млн. км². Рост объемов перевозок, расширение номенклатуры грузов были лишь ярким отражением происходящих процессов.

Железная дорога стимулировала приток населения в населенные пункты и вновь образовавшиеся поселки, расположенные вдоль трассы железной дороги. В Челябинске с приходом железной дороги население увеличилось вдвое, в Сретенске за 1897–1901 гг. – в 5 раз. Только за 1897–1900 гг. в Сибирь переселились на постоянное жительство 830 тыс. человек. В 1906–1910 гг. ежегодно прибывало до полумиллиона человек, в основном из европейской части страны. Переселенцы перевозились по льготному железнодорожному тарифу, они освобождались на несколько лет от налогов и податей, им отводились земельные участки значительно больше, чем в Европейской части России. Рабочим и служащим Транссиба выдавались приусадебные участки площадью одна треть гектара.

Одновременно росла потребность в сельскохозяйственной продукции, увеличивался спрос на промышленные товары. В результате быстро расширялись посевные площади, развивались новые отрасли промышленности, происходило общее экономическое оживление.

Сооружение железной дороги оживило и культурные связи Сибири с Европейской Россией. Возросла доставка книг, журналов, газет, учебных пособий. На многих станциях открывались школы, библиотеки, железнодорожные училища. Сюда прибывали учителя, инженеры, врачи, активно способствовавшие распространению просвещения и культуры.

Наряду с завершением Транссиба большое значение имело и строительство подходов к нему из Европейской части России. Таким выходом с северо-запада стала линия Петербург–Вологда–Вятка, законченная в 1906 г., а в 1911 г. – линия Пермь–Екатеринбург. Создание северо-западного хода от Петербурга до Челябинска длиной 2195 верст в сочетании с ранее построенной линией Москва–Вологда создало единую систему связи Европейской части страны с Дальним Востоком. В 1895–1899 гг. были построены Пермь–Котласская железная дорога и в 1898 г. линии Ярославль–Рыбинск и Вологда–Архангельск.

Таким образом, можно заключить, что, несмотря на все просчеты и трудности, сопровождавшие проектирование и сооружение, Сибирская железная дорога стала сразу же играть огромную роль в социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока. Велика ее была и военно-стратегическая роль для сохранения рубежей и территориальной целостности огромной страны России.

2. Переселенческая политика.

Политику переселения российского правительства в конце XIX – начале XX вв. со всем основанием можно назвать вторым после строительства Транссиба масштабным проектом социально-экономического развития восточных районов России и в первую очередь Сибири, которая в этот период оставалась малонаселенной территорией с огромным колонизационным фондом. Железная дорога значительно облегчила процесс переселения всех желающих из Европейских районов страны. Вместе с тем постепенно и в правительственных кругах и в обществе формировалось благожелательное отношение к переселению в Сибирь.

В первые десятилетия после отмены крепостного права в Сибирь шло относительно небольшое количество переселенцев. Еще была возможность крестьянского расселения на окраинах Европейской России, например, в Новороссии, где имелись более благоприятные условия для сельского хозяйства, да и район, по сравнению с Сибирью, был ближе расположен к центру страны, был транспортно более доступен. К 1890 г. запас свободных и удобных земель на юге значительно истощился, поэтому переселенческое движение в восточные районы страны стало возрастать. Особенно способствовало ему строительство Сибирской железной дороги. Если в 1885 г. по данным статистики переселения в Сибирь прибыло около 10 тыс. чел. семейных переселенцев, то в 1895 г. свыше 100 тыс., а в 1900 г. – свыше 160 тыс. человек²⁴. Самовольное движение за Урал усилилось после неурожайных 1891–1892 гг. Крестьяне, гонимые нищетой и голодом, оставляли свои дома, наделы, предавались судьбе и отправлялись в полное риска далекое путешествие, часто имея весьма скудное представление о том, что их ждет.

Правительство было вынуждено принимать меры, чтобы не потерять контроль над процессом переселения. Попытки разработать разумную и организованную политику предпринимались уже много лет. Правительственные чиновники командировались в США, Канаду, Австралию с целью изучения опыта освоения новых территорий. В 1876 г. вышел двухтомный труд князя А.И. Васильчикова «Землевладение и земледелие в России и других европейских государствах», где прямо говорилось о необходимости контроля государственных организаций за переселением, которое необходимо организовать на взаимовыгодных условиях. Крестьяне будут трудиться во благо своей семьи и государства только в случае, если земля им будет передана в собственность.

Как уже упоминалось, многие государственные чиновники не сразу смирились с необходимостью организации переселений. Об этом много говорилось, но когда доходило до конкретных дел, возникало много препятствий. Особенно с точки зрения юридического обоснования процессов

переселения и оказания государственной помощи и поддержки переселенцам, вопросы решались крайне медленно.

В 1880-е гг. в российском правительстве по инициативе Н.Х. Бунге предпринимались попытки организовать переселение в восточные районы. В своих докладах императору Бунге предлагал в интересах государства не раздавать казенные земли, а использовать их для наделения крестьян землей. Вместе с тем он предостерегал, что «переселение составляет дело трудное, требующее большой осторожности, ибо передвижение значительных масс малообеспеченных поселян может быть сопряжено с большими денежными расходами и потерей населения, которое гибнет от перемены климата и от недостаточной обеспеченности на новых местах. Поэтому следовало бы начать не с оглашения общей меры, а с отвода мест для устройства на них всех желающих в условиях, наиболее благоприятных, и начать переселение из местностей, в которых крестьяне терпят нужду вследствие недостаточности и недоброкачества наделов, предоставляя переселенцам льготы и пособия от казны»²⁵. Однако практические действия правительства в этом направлении в 1880-е гг. были весьма умеренными.

До 1896 г. переселение сельских жителей и мещан на казенные земли регулировалось на основании закона от 13 июля 1889 г. После реформы 1861 г. правительство стремилось ограничить переселенческое движение на окраины, опасаясь, что центральные губернии останутся без работников. Рассмотрение ходатайств о переселении происходило в течение длительного времени в различных ведомствах, что, в общем не сдерживало переселенческих желаний, а провоцировало людей на самовольный отъезд, вносило хаос и неорганизованность в процессы переселения. Начиная с 1894 г. правительство пытается внести усовершенствование в организацию переселения. За счет ассигнований из фонда Сибирской железной дороги, начиная от Челябинска и Тюмени, переселенцам была увеличена выдача путевых пособий, созданы новые врачебно-продовольственные пункты, образованы и командированы за Урал поземельно-устроительные и межевые партии с целью заготовки участков для переселенцев. Вопросы переселения в Сибирь с целью колонизации края стали рассматриваться на заседаниях Комитета Сибирской железной дороги, на одном из которых 8 марта 1895 г. царь Николай II заявил, что настало время, когда к крестьянским переселениям в Сибирь «следует относиться без особых опасений, правительственное же воздействие должно направляться лишь к тому, чтобы переселение носило характер более сознательный и получило вполне правильную постановку»²⁶. Это высказывание сразу сдвинуло дело с мертвой точки. Одновременно разрабатывалось несколько законодательных актов, облегчающих и упрощающих процедуру переселения.

15 апреля 1896 г. Николай II утвердил решение Государственного совета о предоставлении крестьянам, получившим разрешение на переселение, права посылать в Сибирь ходоков для осмотра земель и закрепления их за собой на двухлетний срок. В декабре 1896 г. было создано специальное Переселенческое управление при Министерстве внутренних дел.

Параллельно разрабатывались нормативы сибирского землеустройства, отразившиеся в принятом в 1896 г. законе, на основании которого проводилось поземельное устройство на территории Томской, Тобольской, Енисейской и Иркутской губерний. В решении комитета Сибирской дороги от 27 апреля 1896 г. было обращено внимание на важность заселения таежных пространств сибирских губерний. В этих районах переселенцам предоставлялись особо льготные условия. Крестьянам разрешалось селиться в тайге по собственному выбору. Они освобождались от воинской повинности на срок до четырех лет и от уплаты казенных податей в течение десяти лет²⁷.

Министерство внутренних дел издало циркуляр, разъясняющий правительственную политику в отношении переселенцев. Губернаторам было разослано специальное справочно-информационное издание «Сибирь». С 1 марта 1898 г. введен льготный переселенческий тариф. В результате проведенных правительством мер поток переселенцев усилился, сократилось число возвращавшихся. Доля самовольных переселенцев резко уменьшилась. По данным Министерства внутренних дел в 1896 г. для губерний нечерноземной полосы самовольное переселение составляло 90 %, в 1897 г. оно упало до 43 %, а в 1898 г. до 11 %²⁸.

В целом события конца XIX в. способствовали заселению Сибири. На государственном уровне предполагалась поддержка и льготы переселенцам. Можно сказать, что в России сложилась благоприятная политическая и социально-экономическая ситуация в пользу заселения и освоения Сибири. Это был своеобразный вызов времени, о чем свидетельствуют факты проведения не только государственных мероприятий, но и проявление массы общественных инициатив и предложений по колонизации богатых природными ресурсами восточных районов. С этим встретился в 1899 г. Д.И. Менделеев, когда он, как представитель правительственной комиссии, приехал на Урал с целью изучения его хозяйственного развития и причин снижения в последние десятилетия уровня развития металлургического производства. На месте он встретился с большим количеством заинтересованных людей, причем разного уровня: от простых рабочих и крестьян, до специалистов, предпринимателей и царских чиновников. Все они поддерживали и одобряли курс российского правительства на развитие экономики, особенно промышленной ее составляющей, горнодобывающей и металлургической отраслей.

На имя Д.И. Менделеева было подано множество докладов и записок, где очень заинтересованно анализировалось состояние дел Урала и сопредельных районов, предлагались меры по их хозяйственному подъему и процветанию. Некоторые материалы, выполненные достаточно квалифицированно, на основе специальных изысканий, помогли Менделееву и его соратникам составить свое заключение, которое повлияло затем на политику правительства в отношении промышленного развития восточных районов России на целые годы.

С этой точки зрения интересна докладная записка ирбитского городского головы Ивана Александровича Лопаткова, подготовленная по его просьбе инженером И.В. Воробьевым «Об экономическом значении реки Тавды, впадающей в реку Тобол». Записка содержит проект хозяйственного обустройства района Сибири в бассейне реки Тавды, признанного суровым, северным краем, не подлежащим в ближайшее время освоению. Городской голова Лопатков уверяет правительство в лице Менделеева, что такое отношение к краю необоснованно. Его природные и климатические условия не мешают иметь значительные экономические перспективы в связи с наращиванием производства металла на Урале. Причем они могут быть реализованы не в отдаленное, а самое ближайшее время.

Лопатков привлекает внимание правительства к огромным лесным богатствам края, особенно в Пельмском лесничестве в верховьях реки Тавды, которое по запасам древесины одно из крупнейших в России и «совершенно нетронуто для целей лесопромышленности» В то же время, — отмечается в записке — лес расходуется варварски, не по назначению. Огромную массу древесины из года в год губят лесные пожары, причем многие из них местным населением устраиваются намеренно «топор дровосека едва ли мог бы уничтожить в одно лето такую лесную площадь, какую обыкновенно уничтожают лесные пожары. Причины пожаров здесь бывают в большинстве случаев намеренные: так как главным занятием притавдинских жителей является звероловство, поэтому они стараются приноровить к этому и окружающую их природу. А известно, что на «палах» (места пожарниц в лесу) растет преимущественно лиственная порода, где больше, чем в сосновом лесу, водится олень и лось, составляющие главную добычу звероловства; поэтому жители стараются как можно больше поджигать сосновый лес, чтобы иметь лиственный. Обращение с лесом, как видите, настолько жестокое, что чем скорее будут приняты меры к уничтожению такого произвола, тем, разумеется, будет гораздо лучше»²⁹. Разумеется, такие «местные особенности» могли и не знать царские чиновники.

Менделеев обратил внимание на это обстоятельство, включил наличие Пельмского лесничества и других лесных угодий края в свои расчеты по определению количества топлива для уральской металлургии. Полностью согласился он и с проектом транспортного обустройства Тавдинского края,

который предложил ирбитский голова. В это время велись изыскания для строительства железной дороги Невьянск-Ирбит. Лопатков предлагает продлить эту линию до с. Таборинского, находящегося в среднем течении р. Тавды. Железная дорога, по его мнению, не только поставит топливо уральской металлургии, но и свяжет Тавдинский край с развитыми районами страны, даст и ему в свою очередь импульс экономического развития, основу которого, по мнению ирбитского головы Лопаткова, должна составить промышленность. Только она «без сомнения разовьет и земледелие, но оно будет являться только не коренным занятием, а подспорьем к другим источникам в приискании средств»³⁰.

Лопатков замечает, что в основе реализации всех хозяйственных проектов должно лежать решение транспортных проблем. Где нет удобных и дешевых путей сообщения, «там нет и жизни». «Проведение по глухим местам железных дорог, как самых главных факторов экономической жизни, сразу придает краю другую окраску: неминуемо явится оживление, возникнет промышленность, торговля и всевозможного рода крупные и мелкие промыслы. Надеяться же на другие способы заселения таких местностей, как притавдинский край, было бы то же, что ждать электрического освещения в комнате, не соединенной надлежащим образом с вызывающим свет аппаратом».

Менделеев после своей поездки предложил в правительстве учитывать местные интересы, способствовать всячески промышленному и в целом хозяйственному развитию восточных районов, как важного экономического резерва России. В последствие в своем «Учении о промышленности» он развил дальше эту мысль, писал, что «именно восточные районы обеспечат своим чугуном и железом не только Россию, но и другие страны, а без железа в мире ничего передового не создается»³¹.

Восточные районы страны, по мнению Менделеева и его спутников по правительственной комиссии, в XX столетии ожидает большое будущее. Здесь нарождается новая экономическая жизнь, с представителями которой уже удалось познакомиться за время путешествия. И на Урале и в Сибири членам правительственной комиссии встречались активные, предприимчивые люди, стремящиеся к более рациональному обустройству родного края.

Егоров К.Н., один из участников комиссии во время своей поездки в район Экибастусских угольных месторождений записал в своем дневнике: «В поезде от Екатеринбурга до Омска вас поразят энергичные, крепкие, всяких возрастов фигуры переселенцев: загорелые лица, мускулистые руки только и просят, что возможности труда, лишь бы не безнадежно затрачиваемого: обратят на себя внимание и инородцы в виде киргизов, татар и прочих, их вызвала из степей также железная дорога; часто это мелкие предприниматели, поставщики, подрядчики, торговцы, разные Оразбаи, Уразаны, Кос-Мухамеды, Таз-Булаты, всего несколько лет тому назад тянувшие только кумыс под покровом своих тундюков или предававшиеся

непрерывному созерцанию небес сквозь шантраки собственных юрт. Теперь у них есть дело, они при часах и твердо знают, что есть на свете два времени – одно свое, а другое петербургское». «Из сведений, полученных мною в Омске, так же как и из последующего путешествия, вытекает с очевидностью, что степь начинает оживать и становится местом промышленного движения. Толчок этому дала железная дорога, и теперь отовсюду поступают заявки на каменный уголь, медную и железную руды. Наибольшее число заявок относится до первых двух ископаемых»³².

Но не все путешественники давали подобные оценки сибирскому населению. Например, посетивший Сибирь в 1900 г. французский коммерсант Клавдий Оланьон сомневался в предпринимательских способностях сибиряков. Он, выпускник высшей торговой школы в Париже, имел конкретное задание от Министерства торговли Франции – изучить возможности торговли между Францией и Сибирью, но пошел неизмеримо дальше, оставив и современникам и потомкам свое основательное исследование Сибири³³.

Оланьон разделил регион по природно-климатическим признакам на две части: живую Сибирь (южную, куда входит и зона сибирской железной дороги) и мертвую (северную), определил, что Южная Сибирь уже готова к своему экономическому освоению. Здесь, по мнению Оланьона, заложена основа и хозяйственного и коммерческого развития, построены пути сообщения. Особое значение придавал французский исследователь железной дороге, которую он называл чудесным орудием «превращения» и «пробуждения» Сибирского края. Железная дорога открыла в Сибирь «свободный доступ для всех и она сама вступила в область мировых сношений»³⁴.

Кроме того, в южной Сибири есть все природные и экономические условия для ее хозяйственного процветания как сельскохозяйственного, так и промышленного, нет лишь надлежащей организации дела. Оланьона крайне удивил факт разорения Восточно-сибирского общества железодельных заводов в условиях когда рудники богаты рудой, а лес и близость черемховского каменного угля «обеспечивают легкую и дешевую обработку минерала». Он отмечал также пьянство, беспечность, небрежность сибирского населения, которое нуждается в умелых, и предприимчивых организаторах своего хозяйства. В Сибири, да и в Центральной России, вряд ли найдутся в ближайшее время такие организаторы. Необходимо привлечение иностранного капитала для экономического развития региона. Только с помощью иностранных специалистов и предпринимателей «возможно как эффективное развитие существующих, так и новых для Сибири отраслей хозяйства».

Пока что, французский коммерсант отметил довольно низкий по сравнению с возможностями уровень развития производительных сил, повышение которого он связывает неразрывно с промышленным освоением

края. Основываясь на своих впечатлениях о сибиряках, отводит им роль посторонних наблюдателей в процессе этого освоения. «Когда в самой Сибири будут построены фабрики и заводы, когда на месте возникнет производство предметов, необходимых для населения, приобщающегося к свету цивилизации и прогресса, когда дым доменных печей будет далеко стлаться по горизонту, а светящееся пламя заводов и стук молотов пробудят спящие степи, тогда картина получится другая, и удивленный и обрадованный крестьянин поспежит воспользоваться плодами этой работы человека, совершенной ему на пользу»³⁵.

Эта точка зрения находила поддержку среди сибирской областнической общественности, которая еще совсем недавно резко отрицательно относилась к промышленному развитию Сибири. Областники выступали против железнодорожного строительства, усматривая в нем установление еще большей колониальной зависимости от Европейской России. Теперь же областнические лидеры, смирившись с уже состоявшимися изменениями в сибирской жизни, все более стали склоняться к необходимости быстрого промышленного развития в крае. Но с русской буржуазией они не хотели иметь ничего общего. Считая себя защитниками интересов сибиряков, областники стремились привлечь внимание к Сибири иностранных капиталистов, которых считали более «цивилизованными и предприимчивыми, способными ускорить развитие производительных сил Сибири». Поэтому на страницах областнических изданий «Восточное обозрение» и «Сибирская жизнь» все чаще обсуждались вопросы привлечения в Сибирь иностранного капитала. Многие областники откровенно заявляли о невозможном развитии промышленности края собственными силами. Так, В.Г. Томский говорил: «Ничего из этого у нас не будет, если не придут к нам иностранные капиталы»³⁶.

Для иностранных капиталистов Сибирь являлась притягательной территорией. С открытием регулярного движения по железной дороге здесь частыми стали представители различных иностранных фирм. Среди них было немало авантюристов и откровенных мошенников, которые прибывали в Сибирь в надежде на быструю и легкую наживу, но не они все-таки играли главную роль. Основные экономические сделки и договоры заключались с более крупными финансово-монополистическими группами, которые уже приобрели известный авторитет в России. Они определяли методы и динамику иностранных инвестиций в сибирское хозяйство.

Надо отдать должное российскому правительству того времени. Оно достаточно осторожно и квалифицированно изучало предложения иностранных специалистов и предпринимателей. Надо отметить и то, что к 1900 г. члены правительства стали более либерально относиться к внедрению в отечественную промышленность иностранных капиталов. Министерству финансов, возглавившему организацию промышленного произ-

водства, постепенно удастся смягчить противодействие этому процессу, которое, как считал Витте, было более психологического, чем политического и экономического свойства. В феврале 1900 г. он в докладе императору откровенно заявлял, что отечественная промышленность для дальнейшего развития нуждается в притоке иностранных капиталов и предпринимателей. И этого не нужно бояться, так как Россия обладает достаточно громадной политической силой и могуществом, чтобы «совершенно ассимилировать себе эти капиталы таким образом, чтобы промышленность осталась вполне национальной»³⁷.

Менделеев Д.И. также настаивал на активном привлечении иностранных капиталов в российскую промышленность. Он считал, что недостаток капиталов может послужить «причиной возникновения пагубных утопий коммунистов и социалистов»³⁸.

Иностранные фирмы с началом своей деятельности в Сибири старались перехватить самые прибыльные экономические сферы – ввоз иностранных товаров и экспорт сибирского сырья. Они опирались, с одной стороны, на собственную сеть контор и отделений, которая в первое десятилетие XX в. молниеносно разрасталась по всей Сибири, с другой стороны – использовались местные торговцы с их связями, опытом и знанием местного рынка. Громадное большинство сибирских купцов вело посредническую деятельность по заготовке местного сырья и по продаже различных товаров, выступая в качестве агентов иностранных и российских фирм³⁹.

Отмечаем, что именно иностранные капиталы дали первоначальный импульс отраслям, которые в начале XX в. формировали торгово-промышленное представительство Сибирского края. Имеется ввиду мукомольное производство, сыроварение, беконное свиноводство, знаменитое в мире сибирское маслоделие, с которого и началось проникновение иностранных капиталов в Западную Сибирь. В 1896 г. датская фирма «Полизен» открыла свою контору в Кургане по экспорту сибирского сливочного масла. В следующем году здесь обосновалась еще одна датская фирма «Эсмана», затем началась поистине «масляная горячка» в Западной Сибири, не менее знаменитая, чем золотая горячка Клондайк. К производству и экспорту сибирского масла потянулись десятки иностранных фирм. В 1901 г. в одном г. Омске насчитывалось 14 заграничных фирм, занимающихся исключительно экспортом масла. Среди этих фирм выделялись датские монополии «Сибирская компания» (имевшая 38 отделений в Сибири), «Лунд и Петерсон» (реорганизованная затем в «Русско-Азиатскую компанию»), а также английская компания «Юнион», которые держали в своих руках значительную часть экспорта сибирского сливочного масла⁴⁰.

Конкурентом в деятельности иностранных фирм являлся Союз маслодельных артелей, но операции его по закупке и вывозу масла были незначительны, так как Союз вел с крестьянами меновую торговлю, закупку в

долг, обязывал маслодельческие артели делать крупные взносы на покупку товаров. Иностранцы же фирмы располагали, как правило, значительными денежными средствами и товарами, производили немедленный расчет и этим они привлекали к себе крестьян⁴¹. Таким положением вещей и можно объяснить то явление, что маслоделы предпочитали сдавать масло иностранным конторам, не торопились вступать в Союз маслодельческих артелей.

В 1911 г. во время поездки в Сибирь П.А. Столыпин отмечал, что «сибирское маслоделие дает золота вдвое больше, чем вся сибирская золотопромышленность, а население получает столько денег, сколько не могли бы дать никакие казенные ассигнования»⁴².

Активно пытался внедриться иностранный капитал в горное дело, преимущественно в разработку цветных и благородных металлов. До 1907 г. только в Англии возникло до 10 золотопромышленных компаний, которые получили разрешение российского правительства на разработки в Сибири. Однако лишь некоторые из них приступили к производственной деятельности, большинство же оказались чисто грюндерскими учреждениями, прогоревшими на лондонской бирже раньше, чем они могли появиться в Сибири.

В 1902 г. царское правительство утвердило условия деятельности в России английской акционерной общества «Енисейская медь», предоставив ему право разведки и эксплуатации месторождений меди в Минусинском округе Енисейской губернии. Общество в течение 5 лет затратило крупные суммы на оборудование рудников и медеплавильного завода, но больших прибылей достигнуть не удалось. В 1911 г. все имущество этой компании перешло к консорциуму русских банков, учредивших общество «Сибирская медь».

Между тем намерения иностранного капитала по освоению и даже заселению сибирских пространств были более значительными. Ежегодно в российское правительство и другие государственные инстанции поступали сотни предложений по строительству железных и прочих дорог в Сибири, изучению и разработке ее природных богатств, минерально-сырьевых, золотоносных и прочих месторождений. Из наиболее крупных предложений начала XX века известен проект французского инженера Лойк де Лобеля, который в 1902 г. обратился к царскому правительству с просьбой предоставить концессию на строительство железнодорожной магистрали от Иркутска до Чукотки. По предложенному проекту предлагалось соорудить железную дорогу и параллельно ей телеграфную линию от Иркутска до Аляски. От Иркутска железнодорожную линию намечалось проложить в направлении к Якутску, Верхне-Колымску, мысу Дежнева, затем по тоннелю в 28 верст под Беринговым проливом до острова Диомида, и далее по второму тоннелю до соединения с мысом Принца Уэльского. Длина проек-

тируемой железнодорожной магистрали на сибирской территории составляла 5 тыс. верст. На ее строительство предполагалось отпустить около полумиллиарда рублей. Авторы проекта требовали в качестве компенсации за строительство железной дороги за свой счет передачу в пользование на 90 лет полосы земли по 12 верст с каждой стороны дороги. Синдикат предлагал провозить беспошлинно все необходимые для железнодорожного строительства материалы, приобретать кроме отводимой полосы земли приглянувшиеся ему земли, сооружать подъездные пути, элеваторы, порты, владеть рудниками, заводами, лесами, каменоломнями и т.д. Предполагалась также организация сообщения между США и Россией, переселение в Сибирь американских колонистов⁴³. Однако, русское правительство отнеслось настороженно к предложенному проекту. Несмотря на поддержку Лойк де Лобеля рядом влиятельных российских чиновников, он был отклонен, в предоставлении концессии отказано. Трудно было представить, что огромная территория северо-восточной Азии в России, исчисляемая в несколько миллионов квадратных километров, превышающей территории таких европейских государств как Франция, Германия, Австро-Венгрия вместе взятые в несколько раз, будет подвержена американской колонизации. Условиями концессии по сути дела предлагалось мирным путем узурпировать права государства не только на саму территорию прохождения железной дороги, но и на ее недра, природные богатства и прочее.

Первый отказ не обескуражил Лойк де Лобеля. Он в 1903–1905 гг. настойчиво предлагал свой проект, меняя направления железнодорожных линий по территории Сибири, предлагая более выгодные условия. В результате 1 декабря 1905 г. межведомственное совещание при правительстве под председательством С.Ю. Витте признало, что принципиально возможно выдать американскому синдикату концессию на строительство железной дороги Сибирь-Аляска. 12 декабря 1905 г. царем была назначена особая комиссия под председательством директора департамента железнодорожных дел Э.К. Циглера фон Шафгаузена для выработки условий договора⁴⁴.

Однако, на первых же заседаниях комиссии специалисты обнаружили, что американские проектанты практически не изучали технические и природные возможности строительства предлагаемой ими железнодорожной магистрали. Им неизвестно, что в районе существуют исключительные трудности для строительства: вечномерзлый грунт, необходимость преодоления горных хребтов, многочисленных рек, малонаселенной местности. Большие технические проблемы могло создать сооружение тоннеля под Беринговым проливом. Указанные обстоятельства вызвали сомнения в практической осуществимости проекта, тем более в предложенный Лойк де Лобелем срок в 10 лет. Кроме того, многие специалисты и государст-

венные деятели все более активно высказывались против самого факта допущения американских концессионеров на территорию России, усматривая в этом большую опасность для политической и экономической независимости страны.

Этим высказываниям яростно противостояли защитники американской концессии. Они спекулировали на том, что сооружение железной дороги в малонаселенном районе оживит экономику северо-востока России, что своими средствами русское правительство еще долгое время не сможет это сделать. В свою очередь Лойк де Лобель предлагал новые железнодорожные линии в сторону Хабаровска, Читы и Охотска, якобы с целью укрепления экономики и обороноспособности России на дальневосточных рубежах.

Таким образом, общая протяженность железнодорожных линий, предлагаемых к постройке Лойк де Лобелем к 1906 г. достигала уже 10 тыс. км, а не 5, как ранее, и охватывала территории не только северо-востока Азии, но и Дальнего Востока. Требование на передачу концессии 24-верстной полосы распространялось на все ответвления от основной магистрали. В процессе дискуссий договорились, что отвод земель концессионерам будет проводиться участками в шахматном порядке, но все равно это была огромная площадь передаваемых американскому синдикату земель, которая могла составить свыше 120 тыс. кв. верст. Дискутировались вопросы обеспечения строительства рабочей силой, сам порядок и условия строительства. Специалистов не убеждали декларативные заявления сторонников концессии. Они требовали масштабных и скрупулезных изысканий на местности. В отечественной историографии существует точка зрения, что коррумпированные царские чиновники были готовы продать Америке значительную часть территории Сибири⁴⁵. Однако, вопрос стоял гораздо сложнее. Факты свидетельствуют, что многие годы на разных уровнях шло изучение вопроса. И в результате все-таки было принято разумное решение, как с точки зрения национальных интересов России, так и с точки зрения технических возможностей строительства. В марте 1907 г. совет министров России окончательно отклонил проект Транс-Аляска-Сибирской железной дороги, признал, что вся совокупность имеющихся по этому делу данных говорит об опасности в политическом и экономическом отношении предоставлении иностранному синдикату концессии на сооружение в Сибири рельсовой линии, сопряженной с дарованием им особых прав, так и затруднительности действительного осуществления проекта Лойк де Лобеля по отсутствию у него достаточно обширных для него средств⁴⁶.

Фактически в правительстве при рассмотрении проекта Лойк де Лобеля победила точка зрения о большей надежности в освоении восточных районов страны собственными усилиями. С.Ю. Витте, занимая ведущие посты

в российском правительстве, при лояльном отношении к привлечению в экономику иностранных капиталов, неоднократно говорил, что восточные районы страны нуждаются в российской колонизации. «При обширности Сибири и разнообразии ее естественных условий каждый переселенец из Европейской России найдет для себя подходящую землю: житель южной и среднечерноземной полосы – в равнинах Степного края, выходец из лесных северных губерний – в девственной тайге Енисейской и урманах Тобольской губерний». Пока что, отмечал он, процессы переселения россиян в Сибирь и на Дальний Восток развиваются недостаточно. В 1902 г. после посещения этих районов Витте отметил, что «В настоящее время Сибирь крайне малолюдна. Железная дорога, пролегающая по сравнительно заселенной полосе, сотнями верст проходит глухой тайгой или пустынными степями, лишь изредка встречая разбросанные кое-где поселения. В губерниях и областях, прорезываемых рельсовым путем, плотность населения почти нигде не превышает 5 человек на 1 квадратную версту, и соотношение это не скоро еще изменится, так как ежегодный прилив переселенцев дает всего 1 человека на 20-25 квадратных верст. Приходится, правда иногда слышать, что в Сибири запас земель, пригодных для колонизации, близок уже к истощению, но такое мнение в корне несправедливо. Действительно, в Сибири почти не осталось тех разработанных и потом заброшенных старожилами так называемых «мягких» земель, на которые садились переселенцы прежних годов и которые годились под пашню без всякой предварительной разработки. Теперь преобладают либо лесные площади, которые надо расчищать под пашню, либо никогда не паханные степные целины, поднятие коих требует от переселенца известного труда. Но Сибирь так обширна и так еще мало исследована, что в настоящее время количество земель, годных для колонизации, едва ли может быть определено сколько-нибудь точно, все же данные за то, что количество это громадно. Восточные земли безотлагательно необходимо заселять, особенно Уссурийский край, побережье Амура в целях упрочения там русского оплота против волны желтой расы»⁴⁷.

После поездки С.Ю. Витте предложил императору и правительству разработать и осуществить целый ряд мероприятий, которые могли бы развить и упорядочить переселенческие процессы в восточные районы. Во-первых, предлагалось расширить планомерное и систематическое исследование всех районов Сибири, в том числе и пока малодоступных таежных и урманых пространств с точки зрения возможностей хозяйственного освоения. Во-вторых, сделать их по возможности более доступными путем многомерного расширения дорожного строительства. В-третьих, разработать систему действенной государственной помощи переселенцам через создание специальных организаций, регулирующих не только сами процессы переселения, но и обустройство переселенцев на местах вселе-

ния. В-четвертых, Витте С.Ю. предлагал не ограничиваться сферой сельскохозяйственного производства. Возможности богатого сибирского края – говорил он, – не только в развитии одного земледелия. Здесь возможно и «насаждение обрабатывающей промышленности и увеличение численности рабочего и городского населения». Поэтому предлагалось правительству в политике переселений руководствоваться задачами привлечения в Сибирь не только крестьян, но и купцов, мещан, рабочих и прочего «предприимчивого люда»⁴⁸.

Данное мнение учитывалось российским правительством и после отставки С.Ю. Витте. Особенно после войны России с Японией (1904–1906 гг.), которая еще раз показала насколько все-таки недостаточно экономическое развитие Сибири. Приходилось завозить из европейской части страны практически все промышленные изделия, необходимые для армии. Хотя и удалось организовать в Сибири снабжение продовольствием, но его не всегда доставляли в срок. Отсутствие путей сообщения в регионе являлось мощнейшим тормозом материального обеспечения армии. Обстоятельства вынуждали всерьез задумываться об экономическом развитии восточных районов страны.

В апреле 1906 г. Министром внутренних дел был назначен саратовский губернатор П.А. Столыпин, отличавшийся тем, что ему быстро удавалось усмирить крестьянские бунты в губернии. В июле этого же года он был назначен председателем Совета Министров. Царь и его окружение возлагали на Петра Аркадьевича большие надежды. Столыпин, как показало ближайшее будущее, имел сложившиеся взгляды политика-реформатора, считавшего, что наиболее эффективным способом справиться с крестьянским антиправительственным и антипомещичьим движением может стать передача земли в собственность. Крестьянин-собственник, полагал Столыпин, не будет бунтовать, ему нужны стабильность и порядок. В соответствии с идеями, которыми вооружился столыпинский состав российского правительства, встал вопрос о новой волне крестьянского переселения в Сибирь. На этот раз в правительственных учреждениях ему не было противодействия. Наоборот, отселение в Сибирь значительной части крестьянства из Европейской России стало рассматриваться как панацея от социальных бедствий, сотрясающих страну. Что еще недавно считалось «вредным» и «революционным» стало «спасительным» – написал в своих воспоминаниях Витте, после отставки взявший на себя роль стороннего наблюдателя событий⁴⁹.

Решительность Столыпина помогла наконец-то правительству перейти от рассуждений к действиям относительно проведения аграрной реформы в России и переселения крестьянства в Сибирь, сформировать не только комплекс политических установок, но и действующих в нужном направлении организаций. Переселенческое управление получило дополнительное

финансирование, пополнило свой штат специалистами, необходимыми для эффективной организации переселения. В Сибири и на Дальнем Востоке выделялись переселенческие районы: Тобольский, Акмолинский, Томский, Енисейский, Иркутский, Забайкальский, Амурский и Приморский, в рамках которых нарезались участки для вновь вселяемых, организовывалась вся их производственная и социально-бытовая жизнедеятельность. В каждом переселенческом районе создавалась сеть специальных организаций, имевших в своем составе землеотводные, гидротехнические, дорожные партии, склады сельхозмашин, агрономические отделы, свои школы и больницы. На Сибирской магистрали были выделены два района по организации передвижения переселенцев (Западный и Восточный), которые имели свои переселенческие пункты на крупных станциях.

В результате переселение крестьян в Сибирь стало более организованным, оно охватывало хотя в основном и южные районы региона, находящиеся в зоне влияния Сибирской железнодорожной магистрали, однако масштаб его и организация позволяли привлечь в зону экономики России большие территории. Теперь старались селить приезжающих не на уже освоенных старожильческих землях, а на новых участках, незанятых казенных и кабинетских земель. Законы разрешали отводить участки старожилов под переселения только в тех случаях, когда имелось много свободных неосвоенных участков, удобных для земледелия (свыше 15 десятин на душу мужского пола)⁵⁰. Такая политика способствовала более быстрому социально-экономическому развитию ранее безлюдных территорий. За счет казны строились школы, больницы, церкви. На государственные средства проводились большие мелиоративные и гидротехнические работы. За 1896–1905 гг. в Азиатской части России было построено 1349 колодцев и 24 водохранилища. В 1906–1915 гг. – соответственно 13771 и 161. В Барабинской степи сооружено 915 верст водоотводных каналов и канав. Хотя этого всего было недостаточно. Огромные массивы степей, солончаков и в Западной и Восточной Сибири оставались неосвоенными в результате отсутствия искусственного орошения⁵¹.

В целом же землеотводная деятельность Переселенческого управления значительно возросла. Если в 1893–1905 гг. в среднем за год отводилось для переселенцев примерно 960 тыс. десятин удобных для сельскохозяйственного производства земель, то в 1906–1911 гг. – 5 млн.⁵².

Переселенческое управление расширяло и укрепляло свою сеть магазинов и складов по продаже семенного материала, сельскохозяйственных машин и механизмов, причем стало предоставлять длительные кредиты, устанавливая минимальные добавки к цене поставщиков. К 1913 г. за Уралом было 767 складов сельскохозяйственных машин и орудий, в том числе около 1/4 принадлежало Переселенческому управлению и они продавали более 1/3 всех орудий. Оборот складов Переселенческого управле-

ния был в среднем выше, чем у частных компаний, а цены на продукцию ниже и условия кредитования более выгодные. К 1916 г. в каждом губернском и уездном городе Сибири было по нескольку складов сельскохозяйственных орудий Переселенческого управления. Пользуясь государственным кредитом, казенные склады имели возможность получать машины в кредит у крупных фирм – производителей. В первую очередь это были американские заводы компаний «Мак-Кормик», «Диринг», «Осборн» и др. Большинство их объединилось в крупный трест «Международная компания жатвенных машин» при участии мощной финансовой монополии Моргана. Почти половину всех машин, продаваемых складами Переселенческого управления, составляли машины этой компании. За 1898–1905 гг. склады Переселенческого управления продали товаров на 11,8 млн. руб., а в 1906–1916 гг. – на 68,6 млн.⁵³

Кроме складов сельскохозяйственных орудий в степных районах Переселенческое управление создавало лесные склады стройматериалов, которые продавало переселенцам со скидкой и в рассрочку, некоторым из отдаленных поселков по особым актам передавало бесплатно. Создавались мелкие кирпичные и мыловаренные заводы, кустарные предприятия по выпуску дегтя, скипидара, древесного угля и спирта. Для снабжения новоселов необходимыми товарами и продуктами Переселенческое управление открывало товаро-продовольственные лавки, но количество их было недостаточно. Переселенческое управление неоднократно ставило перед правительством вопросы о расширении ассигнований. Однако суммы не увеличивались, торговая деятельность не считалась для государственного учреждения основной. Ее могли успешно осуществлять и коммерческие организации.

В свою очередь сугубо государственной признавалась деятельность по дорожному строительству, которое после 1906 г. в Сибири сильно активизировалось. Впервые государственная значимость путей сообщения прозвучала в сентябре 1906 г. когда правительство предложило проведение Всесибирского транспортного совещания в г. Иркутске. Вначале задача Совещания ставилась довольно узко – рассмотреть возможности строительства в Сибири только грунтовых или колесных дорог для нужд крестьянского переселения «возможно силами арестантов и ссыльных». Причем сооружение новых дорог предполагалось в основном в зоне влияния железной дороги, о чем и говорилось в первом письме от 16 сентября за подписью П.А. Столыпина. В последующем же письме-циркуляре от 31 октября задачи совещания расширились. Правительство предлагало рассмотреть более широкий круг вопросов, касающихся вообще транспортного строительства в Сибирском регионе. План правительства включал разработку общей схемы развития транспортной сети, последовательности работ по улучшению и развитию намеченных дорог различных типов «смот-

ря по сравнительной важности их экономического и общегосударственного значения», а также предполагалось наметить меры, способствующие судоходству на главных реках Сибири – Оби, Енисею, Лене и их притокам.

В Сибири же сразу вопрос о проведении совещания поставили достаточно широко, намереваясь обсудить пути развития всей транспортной системы края в связи с его освоением. В объявлении генерал-губернатора, помещенном во всех сибирских газетах, говорилось: «Несомненно, что экономическое и колонизационное развитие Сибири задерживается главным образом вследствие недостаточной сети путей сообщения, поэтому позволю себе надеяться, что местные деятели оценят важность возбужденного вопроса о развитии путей сообщения и придут на помощь стране, экономическое и культурное развитие которой так необходимо для самых насущных и важнейших интересов всего Государства. С полной надеждой на отзывчивость, я приглашаю местных промышленников, торгующих, пароходовладельцев и всех интересующихся этим вопросом, единолично или объединившись в местные группы высказать свои предположения о необходимости проведения новых или улучшения существующих путей грунтовых, водных, а также и железнодорожных, в тех направлениях, которые по их мнению, могут иметь важное значение для развития в тех или других районах промышленности, торговли и колонизации»⁵⁴.

Итак, намечалось обсудить на Совещании не только транспортные проблемы Сибири, но и целый комплекс проблем, связанных с развитием производительных сил региона. В обращении Иркутского генерал-губернатора ко всем будущим участникам Совещания – административным лицам, купцам, промышленникам, пароходовладельцам и прочим знающим край частным лицам – предлагалось дать оценки тех или иных районов Сибири в торговом, промышленном и колонизационном отношении; определить пути их транспортного соединения как между собой, так и с уже имеющейся Сибирской магистралью, рассмотреть конкретные транспортные проекты и дать по возможности их стоимостную оценку. В свою очередь комиссией по подготовке Совещания были собраны уже имеющиеся транспортные проекты и представлены для предварительного ознакомления и изучения участникам Совещания.

Первое столь представительное Совещание по вопросам ее экономического развития проходило 12–23 декабря 1906 г. В нем приняло участие 208 человек. Обсуждаемые проблемы разделились на 7 секций. В двух общих рассматривались перспективы железнодорожного и водного транспорта, в остальных пяти – развитие путей сообщения с включением всех видов дорог применительно к отдельным районам Сибири и Дальнего Востока.

Надо отметить, что в процессе работы Совещания впервые была очерчена оригинальная схема экономико-географического районирования Си-

бири, не связанная с существующим в тот период административным делением. Этот подход был впоследствии развит и принят на вооружение многими экономистами и политиками. В советское время на его основе был разработан метод планирования перспективного развития Сибири через систему экономических районов и территориально-производственных комплексов.

На транспортном Совещании 1906 г. говорилось о разделении Сибири на 4 района к югу и северу от железнодорожной магистрали. Роль меридионального делителя выполняла река Енисей. В записке о существующих и проектируемых путях сообщения Сибири, подготовленной к Совещанию, говорилось, что для такого условного деления имелось «следующее основание: существующая железнодорожная магистраль весьма близко подходит к разделению Сибири по климатическим условиям на северную и южную, и р. Енисей составляет довольно характерную границу между западной низменной Сибирью и восточной гористой». Применительно к этим районам организаторам Совещания и удалось собрать и систематизировать имеющиеся к этому времени проекты транспортного обустройства Сибири. Полученные схемы носили комплексный характер, объединяли в единую транспортную систему и железнодорожные, и водные, и гужевые пути того или иного выделенного региона⁵⁵.

Хотя Совещание и претендовало на роль общесибирского, однако приоритет при рассмотрении его материалов получили все-таки восточносибирские проекты. Они заслужили более высокую экспертную оценку специалистов и попали в разряд «неотложных». В то время как некоторые известные к этому времени западно-сибирские проекты даже не были рассмотрены или попали в разряды далеко не первоочередных.

Так, по вопросу о проведении Обь-Северной железной дороги было принято решение не рекомендовать ее для строительства, так как «эта дорога есть излишняя роскошь». Если найдется предприниматель, желающий ее строить частным образом, то было решено предоставить ему эту возможность без всяких гарантий.

Отрицательное решение было принято по вопросу строительства второй сибирской магистрали через Тобольск и Енисейск. Совещание решило, что этот вопрос в условиях слабого экономического развития Западно-сибирского края вообще возбуждать преждевременно. Но даже, если потребуется провести вторую сибирскую магистраль, то ее нужно трассировать, по мнению участников Совещания, южнее существующей, включив в нее дорогу Оренбург–Акмолинск–Семипалатинск, далее провести на Канск в предположении, что от Канска она пойдет на Киренск и к Амурской железной дороге. Это направление обосновывалось как более предпочтительное, так как оно соединит Сибирь с центром России. А если точнее сказать Восточную Сибирь. Так же весьма внимательно рассматрива-

лись все возможные варианты дорог в Якутию, Приленский край и Забайкалье.

Ориентация Совещания в сторону восточных районов Сибири объяснялась довольно просто: среди участников число представителей западносибирских районов, включая Красноярск, составляло 1/10 часть от всех собравшихся. Среди непосредственных организаторов Совещания было немало представителей администрации Иркутского губернатора, восточносибирских транспортных и прочих ведомств, которые отстаивали ими же выдвинутые проекты, веря, что правительство прислушается к решениям им же задуманного Совещания.

После двухнедельных дебатов две сотни специалистов, государственных служащих и просто заинтересованных лиц в очередной раз заключили, что в основе экономического развития Сибири должно лежать транспортное строительство. В первую очередь необходимо дальнейшее обустройство главной сибирской железнодорожной магистрали, проведение ее второй колеи, направление дальневосточного отрезка по российской территории и т.п.

Мероприятия, способствующие увеличению пропускной способности железной дороги, диктовались, по мнению участников Совещания, как общегосударственными, так и сибирскими интересами «в деле развития экономическо-промышленной жизни Сибири и ее колонизации». В этой связи в качестве «неотложных» рекомендовались ветки от Сибирской магистрали на Томск, в Среднюю Азию на Верный-Ташкент, от Тулуна на Усть-Кут. Железные дороги на Алтай, Минусинск и Семипалатинск получили статус «желательных» с рекомендацией постройки на частные средства преимущественно отечественных предпринимателей.

Проекты иностранцев на правах концессий вообще не получили поддержки участников сибирского транспортного Совещания. Так, был отклонен знаменитый проект Лонк-де-Лобеля, который в 1906 г. еще обсуждался в российском правительстве.

Проекты развития водных путей Сибири, особенно идея соединения бассейнов всех крупных рек в единую транспортную магистраль от Оби до Байкала, получили на Совещании немало защитников, которые аргументировали значительной дешевизной провоза грузов водным путем по сравнению с железной дорогой. Но преимущество оказалось все-таки за железнодорожным строительством. Обустройству водных путей отводилась вторая очередь, хотя здесь также намечались и «неотложные» направления. Среди них было признано возведение Обь-Енисейского канала и благоустройства ложа реки Ангары с целью образования транзитного сибирского водного пути от Урала до Байкала. Однако оговаривалось, что «исполнять это дело в такой постепенности, какая окажется по условиям работы и в такой последовательности, которая имела бы ввиду скорейшее соединение отдель-

ных частей великого пути». Совещание признало, что проведение Обь-Енисейского канала желательно только после устройства второй колеи Сибирской магистрали и Чулымского и Чунского волоков.

В качестве первоочередного среди водных путей сообщения был выдвинут проект Северного морского пути с выходом в реку Енисей почти до самых его истоков. Совещание пришло к выводу, что созрели все условия для претворения в жизнь этого проекта, общегосударственное, торговое и промышленное значение которого неоспоримо. Восточная Сибирь может снабжаться по морскому пути товарами «с меньшими расходами на перевозку, чем по железной дороге, что крайне желательно ввиду подавленного экономического состояния как коренного, так и переселенческого ее населения. По морскому пути могут найти себе выход на европейские рынки естественные произведения Сибири в виде грузов лесных, рыбных, хлебных, скотоводственных и горнопромышленных, при чем вывоз их вызовет к жизни новые отрасли промышленности, разовьет старые, способствует этим подъему благосостояния всего края»⁵⁶.

Отмечалось, что Северный морской путь важен и в военно-стратегическом отношении, хотя устройство его – дело чрезвычайно сложное и дорогостоящее. Совещание обратилось к правительству, чтобы оно приняло на себя выполнение мероприятий по изучению условий и маршрутов плавания в северных морях, организации портов и лоцманской службы, устройство телеграфного сообщения и т.д., а также признавалось, что необходимо введение льготных тарифов для ввоза товаров через устье Енисея сроком на 10 лет.

К началу первой мировой войны по данным отчетов Переселенческого управления в Сибири было построено около 13 тыс. верст грунтовых дорог, в том числе в Томской губернии – 4,2 тыс., в Енисейской – 4 тыс., в Тобольской – 2 тыс., в Иркутской – 2,7 тыс. верст. Значительное дорожное строительство велось в Забайкалье. На Дальнем Востоке строились дороги от Амура на север и от Уссури на восток. В стадии проектирования были дороги от Благовещенска к Якутску и от Хабаровска к Николаевску. Было сдано в эксплуатацию много протяженных дорог. От Читы до Витима (150 верст) проложили знаменитый витимский тракт, вдоль которого образовалось множество переселенческих поселков. Такие же тракты были построены в Восточной Сибири: Зима – Георгиевский (100 верст) и Тайшет – Дворец (106 верст) в Иркутской губернии. В Западной Сибири строили более короткие дороги от участков до ближайших крупных сел, станций и пристаней. Конечно, в целом проблема дорожного строительства не была решена. Многие сибирские пункты в периоды дождей и весенней распутицы были отрезаны от мира, но без построенных дорог активное заселение региона было просто невозможным.

Огромные средства государство вкладывало в железнодорожное строительство. С 1907 до 1915 гг. была построена вторая колея Сибирской магистрали от Омска до станции Нарымская в Забайкалье. Строились ответвления от Транссиба, превратившиеся затем в Алтайскую, Кольчугинскую, Кулундинскую и Минусинскую железные дороги. В 1913 г. была закончена ветка Тюмень-Омск, обеспечившая второй выход (через Екатеринбург) из Сибири в европейскую часть страны. В конце 1914 г. царь утвердил Устав Южносибирской магистрали от Семипалатинска на Акмолинск и Орск. В 1916 г. началась эксплуатация Амурской дороги от Забайкалья до Хабаровска. Дорожное строительство и заселение территории Сибири стали мощнейшими факторами социально-экономического развития региона в начале XX столетия.

Государственная политика создала целый механизм не только для переселения в Сибирь миллионов россиян, но и для их закрепления в регионе, способствовавшего определенной экономической стабильности. По данным социально-экономической статистики накануне первой мировой войны сибирские крестьяне определялись как более зажиточные по сравнению с их европейскими собратьями, а в целом экономическое положение сибирского населения и в частности переселенцев, появившихся в регионе после 1906 г., как стабильное⁵⁷.

Когда министры-организаторы переселенческой политики Столыпин П.А., Кривошеин А.В. посетили в 1910 г. Сибирь, они отметили, что несмотря на критику правительственной политики переселения и на действительные просчеты и недостатки, в Сибири уже много сделано по ее колонизации: «самое дело переселения и постепенного приобщения к русской культуре новых пространств, как проявление творческих народных сил, совершается с непоколебимой твердостью и как бы стихийной неизбежностью. Малолюдная Сибирь быстро оживает и крепнет. Это самое главное»⁵⁸.

По итогам поездки были составлены Всеподданнейший доклад и приложенная к нему обширная записка, в которых были сделаны важные выводы о необходимости разработки нового правительственного курса, способствовавшего заселению восточных районов России в том числе и Сибири «крепкими хозяевами», предприимчивыми людьми. С этой целью предлагалось в Сибири так же как и в Европейской России ввести институт частной собственности на землю, упростить выход из общины, помочь сибирскому крестьянину в сбыте продукции, отменить Челябинский тарифный перелом и т.д.

Для решения этих задач сразу же по приезде Столыпин распорядился подготовить целый ряд законопроектов и циркуляров, в которых главная ставка делалась на развитие в Сибири крепких зажиточных индивидуальных хозяйств. Правительством давалось специальное указание отводить

под такие участки лучшие земли. Разработанные Переселенческим управлением «Руководящие указания о порядке применения правил об образовании переселенческих участков» от 25 марта 1911 г. рекомендовали соблюдать следующий порядок при землеотводных работах: «прежде всего, в связи с существующими и вновь намеченными магистральными дорогами, а также результатами гидротехнических исследований проектируются хуторские участки, а затем из площадей, не вошедших в хутора, – массивы для поселковых участков»⁵⁹. Инструкция обязывала отводить хуторские участки на самых лучших местах, расположенных вблизи дорог и обеспеченных водой. Поскольку хутора проектировались вначале, то и границы их проводились более удобно в смысле включения мест, пригодных под распашку, обеспеченных сенокосом, пастбищами и водой. Это была открытая политика покровительства зажиточным хозяевам, которые преимущественно селились на хуторах.

Следовательно, переселенческая политика царского правительства в конце XIX – начале XX вв. преследовала сразу несколько важных целей: она расширяла общий государственный земельный фонд и проводила масштабное освоение новых земель Азиатской России. Последнее усиливало экономическую мощь всего российского государства, укрепляло его стратегическое положение на востоке страны. На размеры и ход переселенческого движения влияли многие причины. Строительство железных дорог и вообще развитие транспорта не только облегчали, но и удешевляли переезд. В начале XX в. в переселенческой политике стали преобладать не юридические и административные меры, а экономические. Особенно это проявилось в годы проведения столыпинской реформы. В целом изменение в положительную сторону переселенческой политики российского правительства неуклонно происходило с 90-х гг. XIX в. под влиянием как внутренних социально-экономических причин, так и стратегических и геополитических целей закрепления за Россией дальневосточных окраин, куда в большом количестве шло самодеятельное переселение китайских, корейских, японских граждан. С 1906 г. аграрная политика и переселение на малозаселенные земли как бы слились в единое целое и дали важнейший исторический результат, способствовали освоению и заселению ранее малолюдных окраин государства. Одновременно правительство старалось по возможности лучше устроить переселенцев на новых землях. С 1910 г. создались условия для разработки «Нового курса» переселенческой политики, который усиливал освоительскую сторону прежней политики.

Политика переселения вызвала крупные сдвиги в развитии производительных сил в Сибири. За 1897–1916 гг. население региона удвоилось (с 5,8 до 11,0 млн. чел.)⁶⁰, наблюдался значительный экономический рост. В первую очередь в несколько раз увеличилось производство зерновых. Переселенцы, поднимая целину, ежегодно увеличивали площади обрабатываемых

мых земель. Происходило в интересах производства взаимообогащение между традиционными для Сибири способами хозяйствования и привнесенными из европейских районов страны. Переселенцы способствовали распространению в Сибири севооборотов, новых сортов и культур, новых сельхозорудий: российского плуга, молотилок, веялок. Несмотря на существование ограничительных транспортных тарифов вывоз зерна из Сибири рос вместе с переселением. В 1900–1904 гг. в среднем в год вывозилось 15 млн. пудов хлеба, в 1905–1914 гг. примерно 47 млн. пудов⁶¹.

Переселенцы вывозили из Европейской России новые породы скота. Так, например, в Сибири появился племенной украинский скот. Скрещивание местных, адаптированных к сибирским природным условиям пород скота с породами, вывезенными из европейской части России, приводило к улучшению продуктивности животноводства. Переселенцы содействовали также распространению тонкорунного овцеводства, птицеводства. По данным Г.Ф. Чиркина процент сибирского мяса на столичных рынках за последнее пятилетие перед войной составлял 45–50 %, тогда как в период 1903–1907 гг. он колебался между 10–12 %⁶².

Значительную роль переселенцы сыграли в развитии товарного маслоделия. Быстрый рост его в Западной Сибири находился в прямой связи с водворением новоселов. Они создавали новые маслобойни для производства сливочного масла на рынок. В целом проведение железнодорожного пути в Сибирь и переселенческая политика российского правительства дали сильный толчок развитию сибирского торгово-экспортного маслоделия, которое приобрело всемирную известность. В 1896 г. сибирское масло составляло 8,7 % экспорта масла из России, а в начале XX в. уже 93,8 %. В 1897 г. только в Западной Сибири был 51 маслодельный завод, а в 1900 г. 275 заводов⁶³. Накануне первой мировой войны в среднем из Сибири вывозилось около 500 тыс. пуд. масла в год, примерно столько, сколько Россия вывозила за границу, успешно конкурируя с Данией, занимавшей первое место по производству сливочного масла в мире.

В целом переселения формировали активный социальный потенциал в Сибири. Сама поездка в далекие районы от проживания требовала определенной смелости и отваги, была нелегким испытанием. Еще более сложным делом было обустройство на новом месте. Период адаптации происходил в большинстве случаев достаточно сложно, растягивался на долгие годы. Государство в начале XX в. наиболее организовано, по сравнению с предшествующим периодом, относилось к переселению в восточные районы. Была создана система государственных организаций, выделялись достаточно большие средства. Однако многое требовалось и от самих переселенцев, зависело от их человеческих качеств и способностей.

Как итог политики переселения российского правительства в конце XIX – начале XX в. стал экономический рост Сибири, природный и хозяй-

ственный потенциал которой высоко оценивался в годы первой мировой войны, когда строились планы создания в стране так называемых тыловых районов, когда скрупулезно изучались производительные силы страны. Сибирь в этот период была поделена на 4 экономических района, в рамках которых строились планы создания как индустриальных производств, необходимых для обороны, так и сельскохозяйственных, транспортного строительства, добычи сырья, использования природных ресурсов.

Переселение усилило русское влияние в Азиатской части страны. По данным статистики с 1897 по 1911 г. население Азиатской России увеличилось на 45 %, в том числе инородческое местное на 17 %, а русское на 83 %. В некоторых губерниях наблюдается абсолютное преобладание русского населения: в Томской губернии в 1911 г. зафиксировано 94,1 % русских, в Тобольской – 92,6 %, Енисейской – 90,5, Амурской – 84,6, Иркутской – 78,4, Приморской и Забайкальской – 68,0 %⁶⁴. Приведенные цифры показывают, что коренные сибирские губернии и области по национальному составу были преимущественно русскими.

Результаты успешной адаптации переселенцев в Сибири подтверждают данные о численности оставшихся в регионе. Так, по данным историка Тюкавкина В.Г. в 1906–1914 гг. за Урал прибыло 3 млн. 772 тыс. человек, из них осталось 2 млн. 745 тыс.⁶⁵ Большое значение имело ежегодное увеличение темпов переселения: увеличивалось как число непосредственно переселившихся с семьями, так и число ходоков. Причем по мере организации переселения процент обратных переселенцев снижался.

3. Сибирские альтернативы.

Железнодорожное строительство одновременно с мощным потоком переселений в сибирский регион стимулировали экономическое развитие Сибири. За 1906–1912 гг. посевные площади здесь увеличились примерно на треть. Переселенцы освоили около 30 млн. десятин различных угодий. Особенно Западная Сибирь увеличила производство зерна настолько, что стала проблема его реализации и вывоза. Ежегодно росло поголовье скота. Развитие сельскохозяйственного производства тесно переплеталось с ростом торгово-промышленных и транспортных предприятий, различных ремесленных мастерских. В 1908 г. последних насчитывалось около 15 тыс.⁶⁶

В чисто промышленном отношении наблюдался рост добычи угля для нужд железной дороги. С 1885 по 1904 гг. только в Томской губернии добыча угля увеличилась в 14 раз, а в Иркутской – в 35 раз. В 1910 г общая угледобыча в Сибири превышала 120 млн. пуд. Доля Сибири в общероссийской угледобыче к 1913 г. составляла около 13 %⁶⁷. Треть сибирской добычи угля обеспечивал Приморский округ, который обслуживал по-

требности Уссурийского и частично Амурского участков Транссибирской железнодорожной магистрали, а также Тихоокеанский морской флот.

В целом фабрично-заводская промышленность Сибири и Дальнего Востока в начале XX в. представлялась небольшими предприятиями различного плана. Индустриальные предприятия были крайне редки, обслуживали нужды железнодорожного и водного транспорта, горнодобывающей промышленности, незначительно сельского хозяйства. К 1914 г. доля промышленной продукции в общей стоимости сибирского валового продукта составляла лишь 22 %. Сибирь давала всего 1,5 % валовой продукции фабрично-заводской промышленности государства⁶⁸.

В структуре промышленности главное место занимала обрабатывающая промышленность по изготовлению пищевых продуктов: мукомольно-крупяное производство, винокурение, пиво, медоварение и др. На долю пищевой промышленности в 1912 г. приходилось 54,7 % валовой продукции промышленности Сибири – намного больше, чем в целом по стране⁶⁹. Это обуславливалось высокой товарностью сельского хозяйства, развитостью рыболовства. По наличию легкой промышленности, производящей одежду, обувь и прочие предметы потребления и обихода Сибирь сильно уступала общероссийскому уровню. Большая часть продукции легкой промышленности завозилась из европейских районов России. В свою очередь промышленность, производящая средства производства, занимала подчиненное положение относительно промышленности, выпускавшей продукты первичной обработки, продовольственные товары и включала главным образом отрасли, связанные с добычей минеральных ресурсов и переработкой сельскохозяйственного сырья.

Между тем экономические потенциалы Сибири были крайне велики. Это осознавалось как политиками, так и учеными и специалистами. Известные к началу XX столетия сведения о регионе позволяли строить самые смелые планы об использовании сибирских богатств. Основные намерения с точки зрения промышленного развития сосредотачивались в основном вокруг разработки золотоносных месторождений, каменноугольных копей, частично производства цветных и черных металлов. Правда, среди отечественных предпринимателей идеи создания крупных промышленных предприятий находили немного сторонников. Уж слишком фантастическими они представлялись в условиях, когда Россия в целом сделала лишь первые шаги по пути индустриализации. В Сибири вообще крупная индустрия находилась в зачаточном состоянии. Правительство осторожно относилось к сибирским индустриальным проектам, они развивались в основном в порядке частных инициатив. Тем более, что в правительственных и общественно-политических кругах была сильна точка зрения о негативном отношении к экономическому развитию Сибири за государственный счет. Так, в 1908 г. известный экономист и политик П.Б. Струве в своем выступ-

лении в Государственной Думе подверг резкой критике восточную политику российского правительства за последнее десятилетие, которая якобы привела к поражению в войне с Японией и огромным потерям в экономике. Он сказал, что продолжать такую политику – «полная бессмысленность». «Для создания Великой России есть только один путь: направить все силы в ту область, которая действительно доступна реальному влиянию русской культуры. Эта область – весь бассейн Черного моря, то есть все европейские и азиатские страны, выходящие к Черному морю. Здесь для нашего неоспоримого хозяйственного и экономического господства есть настоящий базис: люди, каменный уголь и железо. На этом реальном базисе и только на нем неустанно культурною работой, которая во всех направлениях должна быть поддержана государством, может быть создана экономически мощная Великая Россия. Она должна явиться не выдумкой реакционных политиков и честолюбивых адмиралов, а созданием народного труда, свободного и в то же время дисциплинированного. В последнюю эпоху нашего дальневосточного «расширения» мы поддерживали экономическую жизнь юга отчасти нашими восточными предприятиями. Отношение должно быть совершенно иное. Наш юг должен излучать по всей России богатство и трудовую энергию. Из черноморского побережья мы должны экономически завоевать и наши собственные тихоокеанские владения»⁷⁰.

В связи с подобными высказываниями трудно было надеяться на какие-то крупные вложения в развитие производительных сил региона. Вплоть до 1914 г. государственный интерес к Сибири ограничивался нуждами крестьянского переселения. Поэтому изучались еще незаселенные и мало-заселенные районы Сибири к северу от железнодорожной магистрали с точки зрения их возможностей сельскохозяйственной колонизации. В этих районах рассматривались варианты проведения дорог, возможности организации лесных и горных промыслов, но главный акцент все-таки делался на поиск возможностей для сельскохозяйственного производства: развития земледелия и животноводства. Все остальные проблемы развития производительных сил региона, связанные с созданием конкретных предприятий и даже целых отраслей рассматривались частным образом и надо отметить, что со временем они все более активизировались. Этому способствовало усиление, в общем, хозяйственного развития региона, расширение транспортного строительства, рост переселений.

Так снова и снова обсуждались возможности привлечения сибирского угля в уральскую металлургическую промышленность, которая, несмотря на усилия предпринимателей ее технически и организационно усовершенствовать, по-прежнему по темпам и объему производства отставала от южно-российской. Все чаще высказывались идеи о переходе уральских предприятий от древесно-угольной к коксовой плавке металла, как наибо-

лее производительной. В связи с этим вставал вопрос о развитии коксохимической промышленности в Кузбассе, увеличении добычи угля. Однако эти идеи с трудом завоевывали себе право на жизнь. Находились как их сторонники, так и ярые противники. В 1911 г. на XVI съезде горнопромышленников Урала говорилось, что привоз кокса из Сибири вообще является «фантастическим предположением»⁷¹. Но уже через год подобные мнения начинают меняться. Идея привоза сибирского угля и кокса не только высказывается и приобретает все большее число сторонников, но и просчитывается в различных вариантах по инициативе крупных предпринимателей. Приводятся все новые подтверждения прибыльности использования сибирских угольных запасов на Урале. Теперь учитываются и новые возможности, открывшиеся в Сибири в связи с расширением транспортного строительства, активизацией всего комплекса экономических отношений в регионе. Привоз угля и кокса из Сибири считается уже вполне реальным, а самые прибыльные металлургические объединения Урала всерьез рассматривают возможные варианты аренды угольных месторождений в Кузбассе, к которым проявляется большой интерес.

Известно, что в 1912 г. Азовско–Донской банк командировал своего члена правления горного инженера Рабиновича Л.М., специалиста по организации угольной промышленности, в Кузнецкий бассейн для выяснения на месте возможности развития крупной угледобывающей промышленности. Но Рабинович, обнаружив крайнюю техническую отсталость предприятий Кабинета, их низкую производительность, не увидел перспектив развития в Кузбассе промышленных предприятий. В своем докладе банку указал на нецелесообразность вложения крупного капитала в развитие Кузбасса⁷². Надо отметить, что предприниматели отдавали себе отчет, что в Сибири обилие естественных богатств сопровождается суровыми климатическими условиями, бездорожьем, необжитостью территории, которые тяжелым бременем лягут на все хозяйственные начинания в регионе. Вместе с тем названные обстоятельства мало пугали богатые иностранные фирмы, которые настойчиво пытались найти, по словам известного экономиста начала XX века А.И. Шиша, в Сибири достойное применение своим капиталам, «лежащим на родине без дела и приносившим ничтожный доход.»⁷³. Французские, немецкие, бельгийские капиталисты искали подходы к освоению сибирских богатств, предлагая свое финансовое участие в различных мероприятиях.

В 1912 г. почти одновременно с исследованиями Л.М. Рабиновича в Кузбассе под покровительством тайного советника В.Ф. Трепова проводила изыскания группа французских инженеров, которая в своем отчете о поездке в частные владения его величества императора России, опубликованном в Париже, дала положительный ответ по поводу организации промышленных углеработок в Кузбассе⁷⁴. По всей вероятности материалы

этой экспедиции повлияли затем на то, что ряд французских банков рискнули вложить в развитие Кузбасса свои капиталы, создав Алтайско-Сибирский консорциум, посредством которого заключили сделку с Петербургским международным банком, впоследствии главным организатором акционерного общества копи Кузбасса, известного под названием Копикуз.

Петербургский международный банк был вторым по величине капиталов в России, финансировавшим самые различные отрасли промышленности, в том числе золотодобывающую, медную в восточных районах страны, принимал активное участие в железнодорожном строительстве. Банк экономическими интересами был связан с государственным аппаратом, пользовался постоянной поддержкой министерства Финансов и членов Государственного Совета, многие из которых были явными или скрытыми акционерами банка. Директор банка Хрулев С.С. стал одним из учредителей акционерного общества копи Кузбасса.

Среди акционеров общества Копикуз находились весьма влиятельные государственные персоны России граф А.Д. Шереметьев, князь П.П. Путятин и др. Организатор общества тайный советник В.Ф. Трепов входил в окружение царской семьи и обладал большими придворными связями. Такая расстановка сил определила вновь созданному Акционерному обществу известный предпринимательский успех. Но надо отдать должное и организаторским способностям самих предпринимателей. Общество возглавили известные инженеры И.И. Федорович, С.К. Фитингоф, В.Н. Мамонтов. Свою деятельность они начали с разведочных работ геологов, изысканий для транспортного и производственного строительства, поиска партнеров и потребителей продукции своих будущих промышленных предприятий.

Начало деятельности Копикуза можно связать с 19 октября 1912 г. В этот день на крайне выгодных для предпринимателей условиях был заключен с Кабинетом договор об аренде огромной территории Кузбасса площадью 16 млн. десятин сроком на 60 лет с правом в случае «исправного поведения предпринимателей продления указанного срока на новый такой же срок»⁷⁵. Обществу предоставлялось до 1 января 1917 г. исключительное, а затем преимущественное право аренды каменноугольных месторождений. В свою очередь Копикуз обязывался довести добычу угля в 1914 г. до 2 млн. пудов., в 1915 – до 3 млн., в 1916 – до 5 млн., в 1917 – до 12 млн. пудов. В случае перевыполнения этого задания, увеличения годовой добычи уже в 1913–1914 гг. до 10 млн. пудов и более договором были предусмотрены еще большие привилегии. За все предоставленные права Общество обязывалось вносить арендную плату за десятину отвода 2 руб. в год, за десятину, занятую постройками – 100 руб., попудный сбор с добычи угля – 0,5 коп.⁷⁶.

Позднее также на льготных условиях Копикуз получил в аренду практически все известные к тому времени железорудные месторождения Алтайского горного округа в бассейнах рек Кондомы и Томи, известные как месторождения Тельбесса и Темиртау. Кроме того, Кабинет передавал Обществу все уже имеющееся горное хозяйство: Гурьевский металлургический завод, Кольчугинскую и Кемеровскую копи, Салаирские и Тельбесские рудники. В январе 1913 г. получена концессия на строительство железной дороги, связывающей Транссиб с Кузбассом (Кольчугино–Юрга)⁷⁷.

С самого начала своей производственной деятельности Акционерное общество Копикуз объявило о своем намерении осуществить в Кузбассе крупнейший в России индустриальный проект, включавший в едином комплексе организацию добычи угля и руды, коксохимического и металлургического производства. В связи с этими далеко идущими планами в 1913–1915 гг. Копикуз организовал дорогостоящие, но наиболее полные за всю предыдущую историю Кузбасса исследования угольных запасов. Для этого был приглашен один из известных специалистов горного дела дореволюционной России, исследователь Донбасса профессор Л.И. Лутугин, который выдвинул программу широкого геологического исследования Кузнецкого бассейна с опубликованием результатов для общего сведения.

С весны 1914 г. группа Лутугина, в которую кроме него вошли его ученики, в будущем известные советские геологи Гапеев А.А., Бутов П.И., Козловский В.М., Панкратов В.С., Снятков А.А., Яворский В.И., Яговкин И.С., начала геологическую съемку Кузнецкого бассейна. Опыт и методика исследований, выработанные в Донецком бассейне, позволили геологам за короткие сроки достигнуть значительных результатов. Уже осенью 1914 г. Лутугин доложил о них на заседании Минералогического общества в Петербурге. 30 августа 1915 г. Лутугин Л.И. скоропостижно скончался в Кузбассе, но его группа продолжала работать под руководством Яворского В.И. К концу 1917 г. «лутугинцы» закончили в основном исследования левобережной части Кузбасса и произвели подсчет угольных запасов, который определился в 250 млрд. т угля. Предыдущими исследователями было выявлено только 12,5 млрд. т⁷⁸.

Одновременно проводились изыскания на железорудных месторождениях Кузбасса. Экспедицией под руководством профессора Томского университета Гудкова П.П. с помощью магнитометрической съемки обнаружены значительные запасы магнитного железняка (26,4 млн. т) в Темиртау и Одрабеш⁷⁹.

Геологические изыскания вселяли копикузовцам большие надежды. В 1914–1915 гг. велось активное транспортное строительство. К сентябрю проложен ширококолейный путь от станции Юрга на Сибирской магистрали до станции Кольчугино с веткой от станции Топки до Щегловска

(ныне г. Кемерово), начата реконструкция Гурьевского завода. Копикуз планировал создать в ближайшие годы крупное коксохимическое производство, свою металлургическую и отчасти машиностроительную базу для производства горного, сельскохозяйственного и дорожно-транспортного оборудования. В Томске разрабатывался проект металлургического завода.

Начавшаяся первая мировая война крайне изменила ситуацию, нарушила уже сложившиеся планы. Это была первая в истории человечества столь разрушительная война, в которой, казалось бы, благие человеческие достижения и знания использовались для разрушения и уничтожения человеческих жизней. Вернадский В.И. по этому поводу писал: «Новое, что внесено в эту войну заключается не только в особенностях организации, позволившей привести в движение миллионные, никогда раньше невиданные армии, но и в невиданном раньше применении научных знаний. Война в воздухе с аэропланами, цеппелинами, гидропланами, новые артиллерийские орудия неслыханной силы и точности, разнообразные применения электрических волн и электрического тока, новые взрывчатые вещества творят здесь впервые свою губительную работу. Несомненно, несмотря на кровавые, полные страдания последствия – все это возбуждает научное творчество, направляет силы и мысль исследователей в новые области научных исканий».⁸⁰

Тотальная милитаризация экономики потребовала увеличения объемов производства, все больших сырьевых и прочих материальных ресурсов в условиях резко сократившихся возможностей внешнеэкономических отношений. Предметом государственной важности становится изучение производительных сил страны. В феврале 1915 г. при Академии наук была организована Комиссия по изучению естественных производительных сил страны (КЕПС), целью которой стало всестороннее и систематическое изучение природных ресурсов и экономических возможностей всех регионов. К 1917 г. КЕПС превратилась в крупное комплексное научное учреждение, изучавшее все виды естественных производительных сил России и объединившее для этой цели большой коллектив ученых самых разных специальностей⁸¹.

Особый интерес вызывало изучение производительных сил восточных регионов страны, в том числе и Сибири. Это объяснялось тем, что военные действия происходили на западных и юго-западных границах России. Но главным привлекательным моментом являлось богатство нерастраченных природных ресурсов. Еще в начале века Д.И. Менделеев писал, что будущее благополучие России связано с продвижением центра ее населения и развития производительных сил на восток, «сопровождающимся естественным образом, промышленным развитием, начальным образованием и благоустроенной свободой, которые должны ускорить указанную историческую необходимость»⁸².

Теперь же военные обстоятельства стали исторической необходимостью, ускоряющей процесс сдвига производительных сил на восток. Вернадский В.И. считал, что конкретно разговор должен идти в первую очередь об юге Западной Сибири. Для успешного изучения производительных сил, – отмечал ученый, – необходимо прежде всего внимание государства, крупные финансовые вложения в научные исследования, подобно тем, что делают другие страны, например, США, Япония и др. «У нас только за последние годы начинает проявляться государственное творчество в этом отношении, но оно идет слабо, неуверенно, неполно. Русская Азия должна быть возможно быстро покрыта государственной сетью высших школ и научных учреждений, и это явится самым могучим и прочным средством выяснения скрытой силы нашей государственной организации. Россия во все большей и большей степени будет расти и развиваться за счет своей Азиатской части, тающей в себе едва затронутые жидкительные силы. Это должна всегда помнить здравая государственная политика, которая должна всегда смотреть вперед, в будущее.»⁸³.

Сибирь в государственной стратегии в этот период рассматривалась как реальная база для развития угледобывающей и металлургической отраслей, составлявших основу военной промышленности. При Совете съездов представителей промышленности и торговли в Петербурге было учреждено особое Сибирское бюро под председательством члена Государственного Совета профессора Е.Л. Зубашева. В связи с этим событием Торгово-промышленная газета отметила, что в условиях войны Сибирь – крупный экономический фактор, рациональное использование которого является задачей государственной необходимости. В деле обеспечения страны продуктами металлургической промышленности и топливом сибирский регион может сыграть непревзойденную роль. По подсчетам специалистов того времени сырьевые возможности Сибири могли дать уже в ближайшие 6–7 лет до 60 млн. пудов чугуна и железа ежегодно. В дальнейшем эту цифру можно довести до 300 млн. пудов⁸⁴.

На заседаниях Сибирского бюро в 1916 г. активно обсуждались вопросы развития многих отраслей сибирского хозяйства, насаждения здесь новых для края сахарной, целлюлозно-бумажной, химической, но основное внимание уделялось обсуждению возможностей расширения угледобычи, возрождения закрывшихся сибирских металлургических предприятий, создания новых. Вся территория сибирского края была разделена специалистами Сибирского бюро на 4 промышленных района: кузнецкий, енисейский, иркутский и приморский, для каждого из которых намечалась оригинальная программа индустриального развития. Наиболее подготовленным к промышленному строительству считался кузнецкий район. Здесь уже были подготовлены проекты сооружения предприятий и железных

дорог. В остальных же признавалось необходимость организации вначале детального обследования территории.

По этому поводу в правительство специалистами Сибирского бюро подготовлена докладная записка, в которой Министерству торговли и промышленности предлагалось выделить уже в 1916 г. не менее 350 тыс. руб. на «железную экспедицию» в Сибирь для обследования различных районов края с целью насаждения там металлургической промышленности⁸⁵. Экспедиция также должна была выяснить, какие меры нужно принять правительству, чтобы в короткий срок организовать здесь крупное металлургическое производство, машиностроение, преимущественно сельскохозяйственное и для нужд сибирской горной и золотой промышленности. Сибирское бюро призывало правительство разработать специальную сибирскую протекционистскую политику – систему премий и поощрений для частного предпринимательства, чтобы содействовать появлению в Сибири новых производств.

Правительство, заинтересованное в увеличении производства металла для нужд обороны, пыталось наладить учет его производства и распределения. В 1916 г. при Военном министерстве был учрежден Особый металлургический комитет, специалисты которого изучали деятельность всех металлургических предприятий страны. Особый интерес вызывали уральские и сибирские заводы с целью их реконструкции и увеличения производительности. В этих условиях руководителям Копикуза не составило большого труда добиться разрешения на строительство металлургического завода в Кузбассе и получить крупный правительственный заказ на поставку рельс и скреплений для железнодорожного строительства. В 1916 г. начались подготовительные работы для строительства завода в районе Кузнецка, было организовано дочернее предприятие Копикуза Акционерное общество Алтайских металлургических заводов⁸⁶.

К сооружению завода правление Копикуза привлекло вначале известного русского металлурга Павлова М.А., но затем проектные разработки сосредоточились в г. Томске в Обществе Сибирских инженеров (ОСИ). Подготовка первого проекта Кузнецкого металлургического завода связана с именем профессора Томского технологического института Гутовского Н.В. – будущего разработчика советского варианта Урало-Кузнецкого комбината. Гутовский являлся энтузиастом индустриального преобразования Сибири, создание крупного металлургического производства рассматривал в качестве важнейшего звена индустриализации края. Поэтому он, с большим желанием принести пользу на благо развития родного края, принял предложение Копикуза. В 1916 г. разработал проект крупного по тем временам металлургического предприятия производительностью 15 млн. пудов чугуна в год в 4-х домнах производительностью по 12 тыс. пудов в сутки каждая. Здесь же предполагался передел чугуна в 6-ти мартеновских

печах и прокат 10 млн. пудов, рельс и балок, 3 млн. пудов сортового железа, 500 тыс. кровельного и 500 тыс. пудов литейного чугуна. Общая сметная стоимость завода по ценам на 1913 г. определялась в 40 млн. руб.⁸⁷

Кроме того, на постройку рабочего поселка с расчетом на 4 тыс. рабочих, необходимых заводу, Гутовский планировал 3 802 тыс. руб., из которых 2 233 тыс. будет стоить жилье, остальное предполагалось затратить на сооружение больницы, школы, бани, Народного Дома на 1000 человек с библиотекой и читальней, потребительской лавки и церкви. В условиях военного времени при повышении цен на материалы и рабочие руки, эти сметные расчеты будут нуждаться в поправках, – отмечал проектировщик⁸⁸.

Но развернуть строительство завода по проекту Гутовского не удалось, возникли трудности с капиталами. Иностранные фирмы, обещавшие сотрудничество до войны, занимали выжидательную позицию. Отечественная казна в условиях роста военных расходов, также не могла выделить кредитов. Запрос в правительство о беспроцентной ссуде в 20 млн. руб. при условии «спешной постройки завода» встретил возражения в Государственной Думе. Тогда в 1916 г. Гутовский Н.В., надеясь на осуществление своего проекта по созданию в Кузбассе крупного металлургического производства, писал: «Неизвестно, как пройдет вопрос в Государственной Думе, но то или иное разрешение вопроса может лишь повлиять на спешность постройки завода, а не сам факт его осуществления»⁸⁹.

В 1916 г. Николай Владимирович не мог представить, что строительство завода, необходимость которого признавалась на самом высоком государственном уровне, состоит лишь через десятилетие слишком. Работая над проектом, он пришел к выводу, что строительство крупного металлургического предприятия в Сибири необходимо для дальнейшего развития производительных сил региона, независимо от смены политического управления. «Всякое промедление в разрешении этого вопроса способно лишь продлить и усугубить то ненормальное состояние, в котором находится Сибирь, потребляющая большое количество железа, но не выделяющая сама ни одного пуда. Можно смело высказать пожелание, чтобы железодельный завод в Сибири был построен в возможно скорейший срок, так как этот завод, несомненно, явится могучим толчком для развития других видов металлообрабатывающей промышленности, отсутствие которой в Сибири представляется явлением столь же ненормальным, сколь ненормально и отсутствие собственного черного металла.»⁹⁰

Под руководством Гутовского Н.В. в Обществе Сибирских инженеров была подготовлена к реализации сибирская часть Урало-Кузнецкого проекта как важнейшее звено создания сибирской горно-металлургической промышленности, охватывающей большую часть юго-западной Сибири, включающей кроме территории Кузбасса, Алтае-Саянский район, богатый

минерально-сырьевыми и природными ресурсами. Здесь, по мнению разработчиков, можно было уже в ближайшие годы, создать крупные промышленные комплексы военно-промышленной направленности. Общество Сибирских инженеров было в то время самой крупной и компетентной организацией по изучению производительных сил региона. Организованное в 1909 г. оно имело свои отделения практически во всех крупных сибирских городах: Красноярске, Барнауле, Семипалатинске, Иркутске и др. Главный интеллектуальный потенциал Общества находился в г. Томске. Выпускники Томского университета, Технологического института являлись постоянным резервом ОСИ, численность которого составляла примерно 150–200 человек. Ведущими специалистами были профессора этих вузов, крупнейшие сибирские ученые и инженеры – Гутовский Н.В., Усов М.А., Лебедев С.В., Бобарыков И.И., Гудков П.П. и др.⁹¹ В военные годы, выражая свой патриотизм специалисты ОСИ приобщились к работе Военно-промышленного комитета, создав бюро военно-технической помощи, которое в условиях Сибири основной своей задачей считало изучение и развитие производительных сил региона с целью укрепления обороноспособности страны.

Война усилила интерес к промышленным проектам. С ними связывалось и послевоенное возрождение страны. Поэтому поиск возможностей промышленного развития составлял основную часть научных и практических исследований. В этот период девизом деятельности ОСИ стало всемерное «облегчение и ускорение исторически неизбежного процесса индустриализации России», которое понималось как «главнейшая национальная задача русской технологической науки»⁹².

По заданию Военно-промышленного комитета члены ОСИ подключились к работе по составлению Всероссийской Энергетической карты, изучению на территории страны всех возможных источников тепловой и механической энергии. Данные исследования проводились как комплексные, охватывали целые районы с точки зрения наиболее полного изучения их природных и социально-экономических возможностей. К 1914 г. основной производственно-экономический потенциал Сибири и население сосредотачивались вдоль Транссибирской железной магистрали в лесостепных и степных районах юга региона. В тундровых и таежных северных округах, составляющих 4/5 территории, проживало лишь 7,5 % населения. Поэтому данные районы представляли с точки зрения изучения и освоения большой интерес, сюда намечались изыскательские экспедиции почвоведов, геологов, гидрологов и других специалистов, проектировались транспортные линии различного характера.

На заседаниях Особого межведомственного Совещания при Министерстве путей сообщения, действовавшем в 1915–1917 гг. по выработке перспективных планов железнодорожного строительства в России, отмеча-

лось, что пора центр тяжести транспортного строительства в Сибири перенести в северные районы, располагавшие громадным колониционным фондом, и не затронутые еще хозяйственной практикой природными ресурсами, в первую очередь лесными, минерально-сырьевыми, нефтяными, угольными и прочими. Необходимость и пионерная значимость дорог в Сибири стала признаваться не только деловыми кругами, но и правительственными организациями. Так, в Сибирском бюро Военно-промышленного комитета в августе-декабре 1916 г. был в основном одобрен пятилетний план (1917–1922 гг.) железнодорожного строительства в регионе, предложенный Министерством путей сообщения. В плане для непосредственного строительства в ближайшее пятилетие хотя и намечались железные дороги в южном от Транссиба направлении: внутри Кузнецкого и Алтайского округов, где уже началось промышленное строительство, торговые дороги в Среднюю Азию, Монголию и Китай, отмечалось, что в качестве первоочередных должны проектироваться дороги на север. Причем, совершенно не говорилось об экзотических вариантах в сторону Колымы, Берингова пролива, намечались на ближайшее десятилетие вполне реальные перспективы. Из них вполне приемлемым проектом считалось сооружение Северо-Сибирской магистрали, которая «разгрузит Сибирскую железную дорогу, укоротит пробеги к Северным и Балтийским портам», даст возможность развития громадной территории северо-западной России⁹³.

Железнодорожные линии сибирские проектанты, как и в предыдущие периоды изысканий, стремились связать с громадными водными артериями, прорезывающими регион особенно в средней его части. Удачные плавания последних лет по северным морям подавали надежды на возможности установления прямых и комбинированных транспортных линий из Сибири в Европейскую часть России и за рубеж: от устья рек Оби и Енисея через Северный ледовитый океан. Томские инженеры-гидрологи В.И. Орлов и М.А. Великанов в 1915–1916 гг. провели целый ряд исследований для выяснения возможностей шлюзования на реках Западной Сибири. По заданию Копикуза пытались найти более дешевый, чем железнодорожный, водный путь для транспортировки угля и кокса из Кузбасса на Урал. Инженерам удалось осуществить несколько экспедиций и отметить на карте непрерывную водную магистраль от Урала до озера Байкал, «необходимую, – как подчеркивал один из авторов проекта М.А. Великанов, – не столько для современного экономического состояния Сибири, сколько для будущего возможного развития промышленности и осуществления массовых грузоперевозок лесных и строительных материалов, топлива, угля, хлеба и т.п.»⁹⁴. Ориентация на водный углевозный маршрут предполагалась для снижения стоимости осуществления Урало-Кузнецкого металлургического проекта.

Транспортное строительство в Сибири рассматривалось неразрывно от общих социально-экономических проектировок. Изыскания сопровождались не только изучением возможностей проведения транспортных линий, но и выяснением проблем заселения и освоения территорий, где они будут проходить. Этот методологический подход использовался изыскателями независимо от заказчиков своих исследований: частных предпринимателей или государственных организаций.

Крупные комплексные разработки в Западной Сибири выполнялись с 1909 г. по заказу Томской губернской управы. Томские купцы и предприниматели долго не могли смириться с тем, что главная Сибирская железнодорожная магистраль не прошла через их город. В правительство не раз отправлялись ходатайства о необходимости строительства железнодорожных линий, проходящих или начинающихся в г. Томске. В том, что город остался вне железнодорожной сети «виделась вопиющая несправедливость. Совершившийся в свое время обход г. Томска Сибирской магистралью внес парализующее начало во всю промышленно-экономическую жизнь и обрек город на спячку в течение многих лет»⁹⁵.

Власти г. Томска неустанно предпринимали транспортные изыскания, оплачивая экспедиции Общества сибирских инженеров. Особенно эта деятельность активизировалась в годы первой мировой войны в рамках изучения производительных сил Сибири. С созданием здесь мощного экономического тыла связывались надежды на победу в войне и послевоенное возрождение государства. Транспортные изыскания сопровождались, как правило, самыми различными исследованиями районов, в первую очередь геологическими, природно-климатическими, биологическими и пр. В результате разрабатывались не только транспортные проекты, но и проекты в целом социально-экономического развития той или иной территории. Таким образом, к концу второго десятилетия XX в., по крайней мере, вся Западная часть Сибири включая частично и северные районы, имела планы своего хозяйственного обустройства на ближайшие десятилетия. Так, в южной части намечалось создание Урало-Кузнецкого горно-металлургического комплекса, к северу от Транссиба планировалось строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали, которая своей деятельностью в будущем могла вовлечь в зону своего влияния огромную территорию северо-западной части российской Евразии.

Министерству путей сообщения и другим правительственным организациям рекомендовались от города Томска сразу несколько железнодорожных линий: Томск–Енисейск, Томск–Тобольск–Тавда, Томск–Чулым, которые предполагалось будут иметь большое колонизационное значение, помогут заселить богатый таежный край, развить там различные отрасли хозяйства и дать выход сибирским товарам не только в Европейскую Россию, но и в зарубежные страны. Сибирские альтернативы позволяли идти

в самых различных направлениях социально-экономического развития. Продуктивным могло быть на богатой сибирской земле любое начинание. Поэтому предлагался для реализации широкий спектр хозяйственных инициатив: от земледелия и животноводства – традиционных отраслей сибирского хозяйства, до создания экзотических для Сибири электротехнических, химических, целлюлозно-бумажных и других производств. В годы первой мировой войны был задан настолько мощный импульс изучению производительных сил Сибири, что процесс продолжался достаточно долго, несмотря на последующую в течение нескольких лет нестабильность в стране в связи со сменой политических режимов.

В 1917–1918 гг. в Сибири по воле судьбы оказались многие ученые и специалисты, служившие в центральных учреждениях и ведомствах. Некоторые бежали добровольно от военных действий и политических переворотов. Другие эвакуировались в приказном порядке в составе своих учреждений. Так, в 1918 г. с эвакуацией Казанского и Пермского университетов, Академии генерального штаба, находившейся до переворота летом 1918 г. в Екатеринбурге, в Сибири оказалась довольно большая группа известных российских ученых и инженеров, которая значительно пополнила число исследователей региона.

Как уже отмечалось, война усилила интерес к индустриальным проектам. И послевоенные перспективы все больше связывались с индустриализацией, важными составляющими которой считались электрификация, внедрение машинных методов производства. Данные задачи в качестве важнейших для социально-экономического развития Сибири звучали с трибуны съезда по организации Института исследований Сибири, который проходил в г. Томске в январе 1919 г. Проекты создания таких научно-исследовательских учреждений, ориентированных на изучение возможностей развития производительных сил всех районов России, выдвигались В.И. Вернадским в 1915–1916 гг., когда возникла острая необходимость мобилизации всех ресурсов страны на нужды обороны. Реальные действия по организации их в регионах начались в 1917 г., когда В.И. Вернадский, заручившись поддержкой правительства, выступил на заседании КЕПС с докладом «О государственной сети исследовательских институтов», где выдвигал инициативу создания по всей стране системы научно-исследовательских организаций самых различных форм от опытных станций и лабораторий до крупных НИИ с целью всемерного изучения природных и экономических ресурсов и производительных сил.

Данные предложения с энтузиазмом были встречены в Сибири. Деятельность вокруг организации научных учреждений соединилась с обсуждением важнейших социально-экономических проблем региона: заселения и освоения северных территорий, транспортного строительства, изучения полезных ископаемых и энергетических ресурсов и т.п. Несмотря на по-

следующие политические перевороты в 1917–1918 гг. удалось провести практически все запланированные научно-исследовательские экспедиции. В 1918 г. оформлена организация Сибирского отделения Всероссийского геологического Комитета, в августе состоялось открытие Иркутского государственного университета, превратившегося в крупнейший центр научного изучения Восточной Сибири.

В мае-июне 1918 г. советская власть, к которой еще не успели привыкнуть, на территории Сибири была низложена и возродилась лишь в конце 1919 – начале 1920 гг. Для ученых и специалистов, в основном исповедовавших демократические взгляды, она явилась временным эпизодом, о ней никто не жалел, надеялись еще на справедливое решение о власти в стране через Учредительное собрание. Многие добровольно из патриотических побуждений начали сотрудничество с новыми властями: Временным Сибирским правительством и Колчаком. Правда, потом многие разочаровались и в этих политических институтах, убедившись, что и в них ничего демократического нет.

В нестабильной политической обстановке все-таки удалось организовать в Томске в начале 1919 г. Съезд по организации Института исследования Сибири, который внес значительный вклад в оформление основных стратегических направлений социально-экономического развития Сибири почти на целое столетие. Значимость данного мероприятия высоко оценивалась как современниками, так и потомками⁹⁶.

Несмотря на то, что на съезде в основном рассматривались организационные проблемы создания научно-исследовательского учреждения, много говорилось о настоящем и будущем развития страны, Сибири и вообще человеческой цивилизации. События начала XX в. показали, что мир очень хрупок и уязвим, а человеческий разум настолько несовершенно организован, что может привести к самоуничтожению. Задача науки и ученых всячески предотвращать это и способствовать национальному процветанию. В докладах многих ученых и организаторов съезда Поспелова А.П., Минаева В.И., Сапожникова В.В., Чижевского Н.П. и др. звучало искреннее желание быть полезными своему Отечеству, принести ему как можно большую пользу своими трудами. Поэтому предлагалось всемерное сотрудничество с государственными организациями на благо развития производительных сил страны.

На съезде отмечалось, что Сибирь особый край, который нуждается в тщательном изучении, как резерв будущего экономического и политического могущества государства. Здесь, как нигде, нужны научно-исследовательские учреждения различных форм для систематического и планомерного изучения региона «в целях выяснения наилучшего с общегосударственной точки зрения использования ее природных условий и естественных богатств»⁹⁷.

Главные экономические перспективы Сибири практически все участники съезда связывали с развитием промышленности. На этот счет у Н.П. Чижевского не было никаких сомнений, когда он говорил, что регион «имеет все шансы на широкое промышленное развитие», так как здесь уже открыты огромные запасы топливно-энергетических ресурсов: каменного и бурого угля, торфа, имеются возможно нефть и природный газ, а также колоссальные и разнообразные природные богатства, которые в совокупности позволяют организовать самые результативные и современные отрасли промышленности⁹⁸.

Об этом говорил в своем докладе и профессор Томского технологического Института, активный член ОСИ, участвовавший в разработке его индустриальных проектов, В.И. Минаев: «При колоссальных, хотя и еще не исследованных богатствах Сибири, в развитии крупной промышленности здесь нет ничего не осуществимого и, чтобы стать наконец культурной и великой державой, мы должны в самом спешном порядке развивать свою отечественную промышленность в расчете не только на текущие потребности нашего времени, но и в предвидении будущего, не только в сознании нашей ответственности перед современниками, но и перед грядущими поколениями. Создание плана промышленного строительства особенно необходимо для Сибири, богатой природными запасами разнообразных видов сырья, но не имеющей до сих пор промышленности, которая базировалась бы в своей переработке именно на этом, своем сырье – для Сибири, которая из окраины превращается в тот центр, из которого пойдет воссоздание всей России, а следовательно и той ее части, которая, играя недавно роль центра, лишилась своих ближайших, наиболее промышленных, южных и западных окраин». «Благодаря своим природным богатствам и главным образом полезным ископаемым, Сибирь сыграет роль магнита, куда притянутся в конце концов и производительный труд и производительные капиталы. Путь материальной культуры, а, следовательно, и культуры духовной, лежит через Сибирь и, если некогда культура шествовала с Востока, продвигаясь на Запад, то теперь, когда на Западе вследствие густоты населения и накопления громадных индустриальных сил при явном истощении сырьевых запасов для процветания материальной культуры, только закончилось грандиозное столкновение народов и близится час решения, имеющий мировое значение, – именно теперь совершается поворот шествия культуры с Запада на Восток, с истощенного Запада на места еще не тронутых природных ископаемых богатств, так счастливо сочетающихся с богатствами поверхности. Сюда – в Сибирь – направится колесница материального прогресса, здесь будет со временем и центр умственной жизни человечества. Останемся ли мы посторонними зрителями того, как на природных богатствах нашего края, которыми мы не могли разумно пользоваться и владеть, будет процветать культура помимо нашего уча-

стия? Сумеет ли мы мирным путем и упорным трудом завоевать ту громадную территорию, которая «де юре» является нашей русской областью, а «де-факто» – при нашем индифферентизме и промышленной отсталости и прочих для нас неблагоприятных обстоятельствах нам не принадлежит и может скоро оказаться завоеванной иноземной промышленностью? Задача Института исследования Сибири и должна заключаться в том, чтобы суметь завоевать те богатства, которые у нас лежат втуне и которые обращают на себя внимание всего мира. Этот путь завоевания и есть путь развития наших производительных сил, – это есть путь строго обдуманного, целесообразно согласованного, неуклонно и настойчиво проводимого в жизнь насаждения и развития промышленности. Создание такого плана и должно быть первой задачей Института исследования Сибири.»⁹⁹. Как говорится не убавить, не прибавить. Очень верные и нужные намерения, правда, реализовываться они стали только через несколько десятилетий.

В целом на съезде в качестве реальных проектов и хозяйственных перспектив рассматривались практически все будущие структурные компоненты сибирской промышленности: топливный комплекс и гидроэнергетика, выплавка черного и цветного металлов, выработка соды, поташа, азотной, соляной и серной кислот, лесопереработка и лесохимия и т.д., которые уже в советское время составили основу промышленных производств сибирского региона. На съезде, пожалуй, впервые в отечественной научной и организационной практике прозвучало компетентное мнение специалистов о негативном влиянии промышленного производства и использования сырьевых ресурсов в крупных масштабах на окружающую природную среду, о невосполнимости полезных ископаемых, об ответственности ученых и государственных деятелей перед грядущими поколениями за принятие решений.

К сожалению, в то время по разным причинам не реализовалась идея создания целой сети комплексных научных центров изучения Сибири. Созданный в 1919 г. Институт исследования Сибири просуществовал около года и был ликвидирован при советской власти в 1920 г. По мнению известного отечественного историка В.Л. Соскина этот акт следует рассматривать как идейно-политический, хотя советские руководители того периода его объясняли иначе. Скорей всего в нем выразилось стремление партийного и советского руководства Сибири «подчас решать сложные вопросы работы с интеллигенцией преимущественно административным путем»¹⁰⁰. И как показали последующие события ликвидация такого нужного Сибири научного учреждения нанесла развитию региона определенный урон. Создание научных центров всесибирского масштаба началось лишь несколько десятилетий спустя.

4. Дискуссии на стыке мировоззрений.

Индустриализацию Сибири с полным основанием можно назвать ключевой проблемой социально-экономического развития региона в XX в. Именно с нею связана основная масса проектов по освоению сибирских природных богатств, развитию производительных сил. Конкретные проекты активно разрабатывались в годы первой мировой войны. Основное внимание, как уже отмечалось выше, уделялось развитию угледобычи и металлургии Кузбасса. Эти проекты, разрабатывавшиеся по высшим российским и мировым стандартам того времени, без колебаний были унаследованы советским правительством, когда оно в начале 1918 г. встало перед фактом потери угольной и металлургической промышленности Юга России.

Надо отметить, что и сами идеи индустриализации были близки большевистским лидерам. Это объяснялось тем, что основные теоретические посылки большевиков в экономической политике и до революции, а особенно после нее, черпались из марксизма, который опирался на эволюцию экономической системы западноевропейского общества, так называемого «капитализма первого эшелона». В.И. Ленин хотя и пытался в своих абстрактных построениях моделей будущего социалистического общества учитывать российскую специфику, но практически снова и снова обращался к западноевропейским теориям, причем не только марксистским. Так, в 1918–1919 гг. лично Лениным и советским правительством очень серьезно прорабатывалась теория организации социалистического общества немецкого экономиста и статистика профессора Берлинского и Гартуского университетов Карла Баллода, который в конце XIX в. в качестве научной проблемы изучал принципиальную возможность организации планомерного социалистического общественного устройства. В 1898 г. им под псевдонимом Атлантикус была опубликована книга «Государство будущего», где Баллод на примере Германии предпринял попытку обосновать возможность «социализации» общества при имеющихся в стране природных и человеческих ресурсах, достижениях науки и техники.

На основе скрупулезного анализа самой достоверной, как казалось Баллоду, статистики, взятой из Госдепартамента экономики, он попытался доказать, что при тогдашнем состоянии развития производительных сил в Германии возможно ведение социалистического хозяйства, целью которого однозначно представлялось всеобщее благосостояние населения. Во введении он определил свою задачу как попытку «рассмотреть социалистический строй с точки зрения целесообразности установить хотя бы с приблизительной точностью, дают ли в настоящее время успехи техники и знания, при условии применения их ко всем отраслям народного хозяйства, в соединении с естественными факторами, настолько значительное по-

вышение производства, что следствием его могло бы явиться общее благосостояние»¹⁰¹.

Главным и необходимым условием «социализации» общества, повышения всеобщего уровня жизни Баллод считал централизованное государственное управление развитием производительных сил на основе индустриализации, под которой понимал так знакомые нам принципы преобразования экономики: электрификацию, механизацию и в целом развитие комплекса отраслей, производящих средства производства.

Примерно те же мысли, но уже применительно к России, высказывал директор Московского Высшего технического училища профессор В.И. Гриневицкий. В 1918 г. он, будучи в глубокой оппозиции советскому правительству, издал в Харькове книгу «Послевоенные перспективы русской промышленности», содержащую развернутый план реконструкции экономики России на базе электрификации, транспортного строительства, расширения сети железных дорог, сверхмагистральной важнейших железнодорожных линий. В книге также развивались очень актуальные для столь обширной страны, как Россия, идеи рационального размещения промышленности на территории государства, сдвига промышленности на восток, к новым источникам сырья и энергии¹⁰².

Ленин высоко оценил теоретические изыскания буржуазных профессоров, приказал переиздать их книги и сделать настольными для членов правительства. Модели социального устройства, предложенные К. Баллодом и В.И. Гриневицким, практически были взяты на вооружение советским правительством, несмотря на идейно-политические разногласия с их авторами. Идеи создания мощной энергетической базы, тяжелой промышленности, производящей средства производства, военизированного железнодорожного транспорта и т.п. легли в основу советских хозяйственных планов, которые разрабатывались и осуществлялись посредством сильного государственного диктата.

Большевикам не составило большого труда внедрить эти идеи в жизнь, так как они находили почву в исторической действительности. Россия с древних времен являлась сложным государственным объединением, где переплетались не только различные экономические формы, но и иные культурно-цивилизационные типы. Своей покровительственной политикой государство, стремясь «не отстать от Запада», активно вмешивалось в жизнь своих граждан, постоянно насаждало «сверху» все самые крупные экономические и социально-психологические формы жизнедеятельности. Так получилось и с созданием инфраструктуры индустриального производства.

Еще задолго до большевистского правления в России существовали тенденции повышения экономической роли государства в развитии промышленности. Империалистическая война еще более усилила и обострила

их, создала мощный административный государственный аппарат управления. Большевикам лишь необходимо было достойно перенять эстафету. Тем более что главная фундаментальная идея большевистской программы о строительстве социализма посредством государства диктатуры пролетариата совпадала с российскими историческими традициями реформировать общество «сверху».

Ключевой проблемой социально-экономического развития Сибири рассматривалась индустриализация. Именно с нею в 1920-е гг. советское правительство связывало основную массу проектов по освоению Сибирского региона. Однако место и роль индустриализации в общем развитии страны не сразу были определены. Вплоть до середины 1920-х гг. в политических кругах и в самом правительстве постоянно разгоралась острая полемика по проблемам будущего страны.

Теоретически Ленин и правящая элита большевиков с самого начала захвата власти понимали необходимость и закономерность индустриализации, проведения модернизационных реформ. Вот только одно из высказываний Ленина: «...без спасения тяжелой промышленности, без ее восстановления мы не сможем построить никакой промышленности, а без нее мы вообще погибнем как самостоятельная страна...»¹⁰³. Эту же точку зрения поддерживали Л.Д. Троцкий, А.И. Рыков и другие политические лидеры того времени. Вместе с тем сам процесс выработки и проведения необходимой экономической политики вызывал множество вопросов, за обсуждением которых следовали одна за другой политические дискуссии. При ознакомлении со стенограммами партийных съездов, собраний того времени бросается в глаза, что эти дискуссии проходили часто в резкой форме и не всегда велись «на равных». Правящая группировка нередко заглушала голос оппозиции, известно, что к представителям оппозиционеров принимались и так называемые «оргмеры». Некоторые документы сохранили просто беспардонное и унижительное обращение друг к другу. Дискуссии часто напоминали базарную ругань, диалог глухонемых, когда представители обеих сторон не хотели выслушать и трезво оценить аргументы друг друга.

Одна из первых длительных дискуссий по вопросу социально-экономического развития страны разгорелась осенью 1923 г. после XII съезда партии и продолжалась вплоть до января 1924 г. Значительное место в ней заняло обсуждение вопросов проведения экономической и промышленной политики. Позиция правительства была подвергнута критике со стороны Л.Д. Троцкого, Г.Л. Пятакова, К. Радека, группы коммунистов, известной под именем «платформы 46-ти». Со стороны оппозиционеров высказывались справедливые замечания о бюрократизации государственного и партийного аппарата, ограничении партийной демократии, однако в области хозяйственных преобразований не сделано было практически никаких

предложений, не учитывались закономерности экономики по отношению к конкретным социальным группам населения страны.

Наиболее реальную политическую позицию занимал в этот период председатель Высшего Совета Народного хозяйства СССР Ф.Э. Дзержинский. Он доказывал, что хозяйственная политика государства должна идти на пользу основному населению страны – крестьянству. От этого тезиса и надо исходить. Индустриализация не должна происходить ради самой индустриализации. В служебной записке в Политбюро ЦК РКП(б) на имя генерального секретаря И.В. Сталина 9 июля 1924 г. Дзержинский писал: «Надо союзу с крестьянством дать не только агитпроповское, но и материальное содержание. Надо увязать развитие и положение промышленности с нуждами и положением крестьянства», считал, что важной мерой для реализации этого предложения может стать сокращение военных расходов, которое даст дополнительные средства как на развитие индустрии, так и на решение других социально-экономических задач страны¹⁰⁴.

Еще до XIV съезда ВКП(б), официально провозгласившего курс на индустриализацию с преимущественным развитием тяжелой промышленности, в правительстве велись дискуссии по этому вопросу. По мнению одних, необходимо было форсировать развитие производства средств производства, по мнению других – нельзя забегать вперед. Эти разногласия отражались на практике в деятельности региональных государственных и хозяйственных организаций.

В Сибири все дискуссии о социально-экономическом развитии региона с начала 1920-х гг. сосредоточились в плановой комиссии, которая унаследовала значительное количество дореволюционных проектных материалов. Наиболее подготовленными к реализации из них были признаны разработки Копикуза по развитию угольной и металлургической промышленности Кузбасса. Бывший управляющий предприятиями Копикуза И.И. Федорович возглавил Сибирскую секцию Госплана. Сами проектные материалы, выполненные ведущими специалистами Общества Сибирских Инженеров, находились в значительной степени готовности. Не составило большого труда вписать их в разработки Госплана по развитию региона, основным содержанием которых на ближайшее десятилетие стала организация металлургических заводов на Урале и в Кузнецком бассейне или решение Урало-Кузнецкой проблемы.

В своих расчетах Госплан исходил из следующих обстоятельств: к 1940 г. необходимо увеличить среднедушевое потребление чугуна в России до 3,3 пуда с учетом, что население возрастет до 220 млн. чел. С этой целью на основе известных рудных запасов отдельных регионов страны намечалось обеспечить выплавку на юге России и в Донбассе 340–350 млн. пудов металла, на Урале – 300–320 млн., в Сибири – 50–70 млн. и в Центральной России – 20–25 млн. пудов. Всего в стране планировалась годо-

вая выплавка 710–765 млн. пудов в год. Как видим, в этой проектировке доля Урала и Сибири достаточно высока, делалась ставка на создание нового металлургического центра на востоке страны в благоприятных для этого природных условиях. Оговаривалось, что программа выплавки чугуна в ближайшее десятилетие должна постепенно подняться до 200 млн. пудов в год. В связи с этим необходимыми условиями выдвигались организация в Сибири и на Урале каменноугольных и железорудных производств, коксохимических заводов и осуществление прочих мероприятий, направленных, в конечном счете, на мощное наращивание выплавки черного металла. В целом проект, рассчитанный на реализацию в течение 11 лет, был оценен специалистами Госплана в 1 млн. золотых рублей¹⁰⁵.

В качестве альтернативы в портфеле Сибирской секции Госплана находился другой, еще более масштабный проект, обозначенный как Урало-Сибирский, предполагающий развитие металлургии на Урале и в Сибири на основе минерального кокса из кузбасского антрацита и на традиционной «уральской» технологии выплавки особо чистых сортов металла с применением древесного угля. Этот проект состоял из двух частей: Урало-Кузбасского направления развития металлургии и Урало-Северо-Сибирского – наиболее капиталоемкого. Основным условием его осуществления являлось строительство Северо-Сибирской железной дороги протяжением свыше 3 тыс. верст, соединяющей Томск через Тобольск, Туринск, Верхотурье, Соликамск, Котлас с бухтой Сорока, что, несомненно, значительно удорожало проект и отодвигало на неопределенный срок его осуществление. Авторы и сторонники проекта, защищая его, приводили, на их взгляд, весомые аргументы, ради которых стоит идти на затраты. В проекте со строительством магистрали прочно связывалось хозяйственное освоение 10-верстной полосы вдоль дороги с мелиорацией болот, развитием лесной промышленности с обращением всего дровяного леса в древесный уголь и продукты сухой перегонки, с постройкой железнодорожных веток к сплавным и навигационным пунктам, новых населенных пунктов и т.д. Авторы проекта утверждали, что «колониационное значение северной магистрали громадно. Она присоединит к государству обширную территорию пустующих земель и даст крестьянству земельный фонд, о размерах коего теперь трудно даже составить себе представление. Лесопромышленность даст на вывоз за границу огромные запасы древесины и будет содействовать установлению гегемонии России на мировом лесном рынке, заставив остальные государства, снабжающие мир своим пиленым лесом, перейти на более ценные продукты лесной промышленности. Утилизация продуктов сухой перегонки даст толчок развитию мощной химической промышленности на Севере. Северная сибирская магистраль даст кратчайший выход сибирским транзитным грузам к прекрасному океан-

скому порту в Коле, на Мурмане. Все вместе явится мощным фактором экономического развития России»¹⁰⁶.

Однако эти мнения о радужных перспективах Урало-Сибирского проекта не разделялись многими деятелями государственного управления и специалистами. Последние, ссылаясь на огромную капиталоемкость, изыскательскую и техническую неподготовленность проекта, вообще сомневались в его осуществимости.

Уральское бюро Госплана и Уральская комиссия ВСНХ, в свою очередь, представили свой проект, стержнем которого являлась не только выплавка, но и переработка черного металла в готовые изделия. С этой целью на Урале (на подступах к западному и восточному склонам Урала на пути угольно-рудного транспорта из районов Кузбасса и Донбасса) намечалось вместе с крупными, как предполагалось по Урало-Кузнецкому проекту, металлургическими предприятиями, возведенными вблизи самых богатых месторождений железных руд, построить целый ряд мелких, специализирующихся на производстве различных металлоизделий. Этим районам отводилась вспомогательная роль поставщиков каменного угля и кокса на Урал, где планировалось создание крупного металлургического центра¹⁰⁷.

Уральцы, заручившись поддержкой руководства ВСНХ, отчаянно отстаивали свой проект, но на Коллегии Госплана в качестве приоритетного был признан все-таки Урало-Кузнецкий, который стал основным содержанием госплановской сибирской программы. В связи с этим будущее Западной Сибири планировалось более конкретно и обстоятельно по сравнению с Восточной. Применительно к проекту Урало-Кузнецкого комбината более детально рассматривалось развитие в Западной Сибири транспортных коммуникаций, сельскохозяйственного производства и т.д.

Понятно, что осуществление такого крупного индустриального проекта в 1920-е годы в Сибири, которая всегда страдала недостатком капиталов, без централизованного государственного вмешательства было бы просто невозможно. Вместе с тем на заседаниях Сибирского бюро Госплана строились планы сибирской автономии, организации Сибирской федерации с принципами самоуправления, в том числе в области ведения хозяйства. Подчеркивалось, что земельный фонд сибирской территории, ископаемые богатства, леса, рыбные и звериные промысловые угодья «имеют не столько государственное, сколько мировое значение и сибиряки вольны сами определить свое настоящее и будущее»¹⁰⁸.

Такие противоречивые суждения о Сибири коренились в самом характере деятельности Государственной плановой комиссии, ее методологии, где строгий экономический расчет нередко соседствовал с иллюзорными представлениями об общественном устройстве. С одной стороны, присутствовало стремление придать планированию научный характер, а с другой – исполнить политический заказ, с помощью плановых органов соз-

дать эффективный в условиях национализированной экономики механизм государственного управления. И то и другое одновременно мало сочеталось с реальной жизненной практикой, что, в конце концов вылилось в создание административно-централизованной модели общества.

Противоречия усугублялись определенным по политическим соображениям кадровым составом плановых комиссий. Специалистам в них отводилась роль технического рабочего аппарата, окончательные же решения принимались руководящей коллегией из партийно-советских функционеров, часто несведущих в элементарных экономических вопросах. Это обстоятельство сводило на нет многомесячные изыскания специалистов, порождало бесконечные споры и обсуждения плановых проектов, обилие никогда не осуществившихся в жизни вариантов.

Коснулось это и планирования развития Сибири. Первые варианты «народнохозяйственных планов» региона оказались мертворожденными. При обсуждении их в 1923 г. на Всесибирском совещании плановых работников они были оценены «как излишне академичные и отвлеченные от реальной жизни». Самые «вежливые» критики называли их «перспективными». Но в целом сибирские специалисты сходились во мнении, что в Сибири не сложились пока условия для «повальной» индустриализации¹⁰⁹. Доля неземледельческого населения здесь невелика. По подсчетам ведущего специалиста по экономической статистике Сибирской плановой комиссии Н.С. Васильева, возглавившего критический анализ госплановских проектов, она в целом по Сибири составляла примерно 12,3 %. В традиционно же земледельческих районах юга Западной Сибири, где, согласно проектам Госплана, намечалось грандиозное промышленное строительство, она едва достигала 10 %. Само собой, напрашивался вывод, что индустриальные планы для Сибири вряд ли осуществимы в ближайшем будущем.

В свою очередь, специалисты Сибирской плановой комиссии выдвигали свои, более реальные, на их взгляд, проекты социально-экономического развития Сибири. Кроме широко обсуждавшегося и разрекламированного Урало-Кузнецкого проекта, нацеленного на индустриализацию Сибири, в архиве обнаружен еще один, практически противоположный первому. Он был разработан в 1920 г. профессором Томского государственного университета Н.Я. Новомбергским и передан в качестве докладной записки в советское правительство через его сибирских представителей – председателя Сибревкома И.Н. Смирнова и уполномоченного Всероссийской чрезвычайной комиссии И.П. Павлуновского. Однако, по-видимому, дальше Сибири этот проект не двинулся, а остался в документах Сибревкома, с ними переехал из Омска в Новониколаевск в 1921 г. и пропал в архивной полке.

Н.Я. Новомбергский – известный в России начала века юрист, экономист, историк, ученый энциклопедических знаний. Им к 1917 г. было опубликовано свыше ста работ по различным общественно-историческим, юридическим, экономическим и политическим вопросам. Он был знаком с марксизмом и, по его собственному признанию, имел «социалистические взгляды на общественное устройство», в связи с чем был отмечен охранным отделением и взят на заметку «как социалист», а его работа «Материалы по изучению быта переселенцев, водворенных в Тобольскую губернию», критически анализирующая условия жизни и правовое положение переселенцев в Сибири, была признана «вредной» и запрещена Министерством внутренних дел «для дальнейшего распространения»¹¹⁰.

После Февральской революции, которую Новомбергский высоко оценил как путь к демократии, он читал популярные лекции «О сущности социализма», полагая, что просвещением можно достичь сознательного отношения граждан к общественному устройству страны. В колчаковском правительстве Новомбергский занимал пост министра внутренних дел, но вскоре разочаровался в его способностях привести страну к демократии. В 1920 г. с закрытием советской властью в Томском университете юридического факультета, как основанного на устаревших учебных программах, он остался без работы, был приглашен в экономическую комиссию Сибревкома, где к январю 1921 г. и подготовил свой проект экономического обустройства Сибири. Новомбергский был одним из немногих представителей сибирской интеллигенции, которые сознательно пошли на сотрудничество с советскими организациями, искренне хотел быть полезным новой власти, с которой связывал в будущем, как ему казалось, справедливое социалистическое общественное устройство. Насильственные меры он расценивал как временные, обусловленные военно-политической обстановкой.

Свой доклад в советское правительство профессор Новомбергский назвал «Хозяйственное расслоение сельского населения Сибири в связи с основными вопросами экономической политики», однако посвятил его более разнообразным социально-политическим и экономическим проблемам региона. А главное, что нас заинтересовало в его почти двухсотстраничном труде, это его оригинальная антикризисная программа, которую он связывал не с промышленным, как Урало-Кузнецкий проект, а с сельскохозяйственным развитием Сибири.

Находясь на службе у советской власти, Новомбергский чувствовал двойственность своего положения «бывшего буржуазного спеца». Поэтому он, как бы оправдываясь, отмечает, что его приход в советские организации состоялся не в административном порядке, а по его собственному желанию и убеждению, признающего социалистические идеи и рассматривающего общественную и государственную жизнь как проявление классовой борьбы за экономическое и политическое господство. Идеалом он

считал коммунистическое государство без классовой структуры: «...идеал, привлекательный, как бессмертие, и далекий, как мечта. К нему неизбежно человечество придет мирным строительством в порядке экономического и политического господства большинства действительно трудящихся. Путь к триумфальной арке социализма, прочного как египетские пирамиды, откроют бодрая вера в творческое призвание большинства трудящихся, неустанный труд и привычка хранить завоевания жизни, отличая битое стекло от бриллиантов, шлаки от драгоценных камней». И далее: «Моими мыслями и пером руководило горячее желание отыскать верный путь к возрождению многомиллионного народа, следуя классическому завету: «Платон – друг, но еще больший друг – истина»¹¹¹.

В соответствии с этими представлениями в докладе рассматривается экономическое развитие Сибири. Новомбергский анализирует его через призму сельскохозяйственного производства, с рациональной организацией которого связывает хозяйственные перспективы региона, ссылаясь на то, что в силу исторически сложившихся условий Сибирь пока не готова к промышленному освоению своих богатейших природных богатств, хотя значение их в будущем для экономического возрождения и благоденствия всей страны, несомненно, велико. Именно эти богатства – залог независимости и величия России. Поэтому Новомбергский призывает советское правительство к бережному и внимательному отношению к Сибири.

В качестве неотложных мер он предлагает советской власти в первую очередь рационально организовать переселение по типу американской колонизации в рамках заранее определенной и продуманной программы. В отличие от политики царского правительства, все внимание следовало обратить не на количество переселенцев, а на качество их жизни на новых местах, не обрекать новоселов на долгие годы «скитания и надсадного труда по устройству своего быта»¹¹².

Пока что, откровенно отмечает Новомбергский, у советского правительства нет продуманной концепции заселения и освоения Сибири. Фактически ничего не изменилось со времени царизма. Как и прежде, власти не заботятся ни о дорогах, ни о благоустройстве новых поселений, ни о снабжении их хотя бы в первое время продовольствием и питьевой водой. Прежде чем с правительственных трибун заявлять о полезности переселения в Сибирь, необходимо создать для этого объективные условия, а пока что их нет для переселения больших масс крестьянства.

В докладе констатируется, что в Сибири большевистскому правительству не досталось крепкого экономического наследства для переселения: острый недостаток железа, сельскохозяйственного инвентаря, да и нет большого количества свободных земель. Поэтому главное внимание необходимо уделить интенсивному ведению хозяйства, особенно такой высокопродуктивной для Сибири отрасли, как скотоводство. Да и вообще, рас-

суждал ученый, экономическое возрождение страны после войн и революций надо начинать с сельского хозяйства, которое затем даст основу для промышленного и прочего производства.

Именно сельское хозяйство, по мнению Новомбергского, в наибольшей степени соответствует требованиям и международного разделения труда, и внутреннего развития производительных сил, связано с наиболее полным использованием природных условий, соответствует историческому направлению экономической эволюции России и бытовых особенностей населения, которое всегда в большинстве своем занималось сельскохозяйственным трудом. Сельское хозяйство быстрее возродится после войны, чем промышленность, оно менее всего нуждается в капиталах и иностранном оборудовании и в то же время в короткий срок может дать большую массу продуктов на экспорт, что позволит приобрести капиталы и оборудование для возрождения промышленности.

«Пока что идея Урало-Кузнецкого комбината, – писал Новомбергский, – преждевременна. Ее реализация требует слишком больших затрат, что в ближайшие годы и при настоящих условиях неосуществимо. Возможен подвоз кузнецкого угля на Урал, но было бы наивно предполагать, что при настоящей разрухе возможно в ближайшее время развить металлургическую промышленность в Сибири. Здесь нет нужного для этой цели опытного рабочего населения. Заводы пришлось бы строить заново. Для оборудования их невозможно добыть самого необходимого...»¹¹³.

Однако эти высказывания не означали, что Новомбергский был противником индустриализации. Отнюдь. Будущее коммунистическое устройство общества он связывал с «техникой высшего совершенства». «Без высокой техники не может быть коммунизма», – отмечал он, но, оценивая реальную жизнь, считал, что этот момент еще не наступил и наступит, по видимому, не скоро. Новомбергский ссылался на высказывания большевистских вождей В.И. Ленина, Л.Д. Троцкого, которые в 1920 г. были вынуждены признать, что мировая социалистическая революция не придет так скоро, как это предполагалось в 1917 г. Поэтому необходимо строить реальные жизненные планы, надеясь на собственные возможности.

А для России эти возможности, считал Новомбергский, тесно связаны с Сибирью, ее просторами, природными богатствами, предприимчивым и трудолюбивым населением. Сейчас, после войны, когда нарушились хозяйственные связи с другими странами, экономическое будущее страны связано с развитием Сибири, программу широкого развития производительных сил которой Новомбергский предлагал советскому правительству разрабатывать незамедлительно. В этом он видел путь независимого от «международного капитала» оригинального возрождения России. Сибири, считал он, принадлежит особая роль. Она богата благородными металлами, лесом и рыбой, рудами и углем, продуктами полеводства и животно-

водства. В Сибири найдется все необходимое для экономического возрождения страны. «Словно на дрожжах опара, сибирские естественные богатства на капиталах поднимутся и дадут пищу для обнищавшей и разоренной Европейской России».

В то же время профессор Новомбергский отмечал, что со всеми восточнее Урала районами российскому правительству не справиться. Царизм целые века страдал «синдромом территориальной водянки», приобретая территории, не мог их организовать и благоустроить для жизни людей. Советскому правительству не следует использовать этот исторически не оправдавший себя опыт. Государству надо быть готовым к отторжению районов, которыми оно не в состоянии управлять. В этой связи Новомбергский одобрял организацию Дальневосточной буферной республики, в создании которой он наивно видел стремление большевистского правительства мирно сотрудничать с капиталистами, не изменяя курса на социалистическое строительство.

В условиях декларативных заявлений большевиков о концессиях Новомбергский как экономист скрупулезно просчитывает возможные и выгодные для советской республики варианты. Он считает, что лучше не распылять концессии по стране в шахматном порядке, а создать единую концессионную зону, например в виде Дальневосточной республики. В связи с этим он писал: «Естественные богатства Забайкалья и Дальнего Востока сами по себе огромны. Но охрана их неизвестно для кого не под силу России. Пора отказаться от этой службы для представительства. Вся Россия в целом только выиграет, если уступит эти районы, выговорив себе многолетнее и обильное снабжение рельсами, вагонами, паровозами, машинами, аппаратами, химическими и фармацевтическими материалами и т.д. Без этого не может быть экономического возрождения. К тому же выгоднее сосредоточить такое отчуждение территории в одном месте, чем вбивать широкие клинья концессий на Дону, на юге России, на Кавказе, на Урале, на севере России и в других местах. Сибирь на протяжении до Байкала по сравнению с восточной половиной населена наиболее густо, обладает обширнейшими степями и лесостепью, наиболее пригодна для земледелия и заключает в себе обширные леса, колоссальные залежи железа, угля и золота. Всех этих подарков природы достаточно, чтобы проявить человеческое творчество для устройства свободной и солнечной жизни»¹¹⁴.

Пока что, по мнению Новомбергского, русская революция не оправдала надежд приверженцев коммунистических идей. «Подобно старозаветному Самсону русские коммунисты придавлены ими же обрушенной хороминой капитализма. Советское правительство встретилось с беспрецедентным в истории спадом производства, разрушением механизма регулирования всех экономических процессов». Новомбергский отмечал в своем докладе, что «со съездов несутся увлекательные речи об электрификации России, а на

местах все ползет и рассыпается, как под весенними лучами солнца насыпь, сооруженная по мерзлому грунту». Выход ученый видел в разработке и реализации конструктивной программы, основанной на реалистическом подходе к жизни, а не на теоретических рассуждениях. Одним из направлений такого конструктивного подхода он предлагал всемерное развитие производительных сил Сибири и в первую очередь уже исторически сложившихся отраслей ее хозяйства¹¹⁵.

Однако этот подход мало учитывался правительством. Уже в первых плановых разработках, касающихся Сибири, индустриализация расценивалась как важнейшее и необходимое звено перспективного развития. Это подтверждается всеми политическими установками Государственной плановой комиссии. Перспективные планы развития Сибири на 1921–1925 гг. составлялись в соответствии с новой концепцией экономического районирования страны, которое в условиях централизованного управления экономикой должно совпадать с административно-территориальным делением.

В 1922 г. при ВЦИК СССР была организована административная комиссия под председательством М.И. Калинина, которая стала решать все вопросы территориального устройства. Выработка теоретических и организационных принципов районирования постепенно сосредоточилась в Госплане, в котором секцию экономического районирования возглавил профессор И.Г. Александров, один из ведущих разработчиков плана ГОЭЛРО. Он предложил в основу экономического, а затем и административно-территориального деления положить не только количественный состав населения, как было в дореволюционной России, но и потенциальные возможности развития производительных сил, главным образом энергетических ресурсов той или иной территории. Он писал, что в основе административно-территориального деления социалистической страны должны находиться «однородные по энергетическо-производственному признаку территориальные хозяйственные комплексы Эта организационная форма дает возможность в условиях национализированной промышленности, транспорта и природных богатств создать систему невиданного и невозможного в буржуазном мире разделения труда на основе народного хозяйства»¹¹⁶.

В связи с этой точкой зрения работу по районированию предполагалось вести в двух направлениях: Госплан определяет примерную схему производственно-энергетических комплексов без обозначения пока четких границ, а местные советские органы осуществляют «низовое районирование» – создание «мощной низовой советской ячейки – волости, близкой к населению и полностью обслуживающей все его гражданские потребности, являясь одновременно проводником политических идей советской власти и производственной культуры». Новая «волость» мыслилась базо-

вым территориальным подразделением с самостоятельным бюджетом и административно-хозяйственным управлением, подчиненным вышестоящей территориальной организации. Для каждого таким образом выделенного района намечалось составить перспективные хозяйственные планы, которые в сумме составят хозяйственный план страны. Так создавалась идейно-теоретическая основа административно-командного управления экономикой, а впоследствии и всей общественной жизнью.

Для подготовки районирования сибирской территории было создано особое Сибирское бюро Госплана под руководством бывшего директора Управления Копикуза И.И. Федоровича. Непосредственная же разработка вариантов принадлежала также бывшему сибиряку профессору М.А. Великанову. Он в сентябре 1921 г. представил для обсуждения Сиббюро свой первый проект, в котором предложил следующее деление Сибири с запада на восток¹¹⁷. На границе с Уралом планировался Обский район с центром в г. Тобольске – будущем узле железнодорожных и водных путей с крупным речным портом. Этот район в перспективе характеризовался развитием лесного хозяйства и рыбного промысла. Далее предполагался Енисейский район с центром в г. Енисейске, где также предполагалось развитие лесного хозяйства, пушного и рыбного промыслов, но в перспективе здесь возможны, по расчетам Великанова, развитие каменноугольной промышленности для снабжения углем Северного морского пути, организация судоходства в низовьях Енисея, добыча графита в районе его нижнего течения.

К юго-западу намечался Степной район. Центром его в ближайшем будущем предполагался г. Омск как наиболее развитый в торгово-промышленном отношении, но в дальнейшем, с развитием транспортной сети центр может быть перенесен к югу, ближе к геометрическому центру района, например в Павлодар, где есть предпосылки для развития индустрии: открытые месторождения металлических руд, угля, более удобное по планам транспортного строительства положение на стыке водных и железнодорожных путей. Отмечалось, что пока экономически район характеризуется главным образом развитием скотоводства и производных от него отраслей хозяйства: маслоделия, кожевенной и шерстеобрабатывающей промышленности.

Четвертый, Алтае-Кузнецкий район на ближайшее время обозначался с центром в г. Томске, но в будущем, с созданием Урало-Кузнецкого комбината (УКК) – в г. Кузнецке, перспективном центре угольной и металлургической промышленности Кузнецкого бассейна. Район характеризовался значительными природными богатствами, благоприятным по сибирским меркам климатом, имел в результате огромное будущее для развития в крупных масштабах как тяжелой индустрии – добычи угля, металлургиче-

ской и химической промышленности, так и земледелия, скотоводства, коноводства и т.д.

Более скромные перспективы намечались для Якутского района с центром в г. Якутске. Отрезанный в транспортном отношении от наиболее развитой территории Сибири район характеризовался, кроме всего прочего, и суровым климатом. Поэтому использование природных богатств Якутского края намечалось в достаточно длительной перспективе. В ближайшее время, по замыслу проектировщиков Госплана, здесь возможны лишь лесной промысел, рыболовство, скотоводство, незначительные разработки соляных месторождений.

С большим оптимизмом в определении хозяйственных перспектив характеризовался Лено-Байкальский район с центром в г. Иркутске. В нем планировалась дальнейшая разработка месторождений угля и соли, добыча золота, развитие лесоперерабатывающей и металлургической промышленности. Река Ангара и ее притоки рассматривались как значительный источник гидроэнергоресурсов. С присоединением к РСФСР Дальневосточной республики, а в этом, как нам показалось, у планировщиков Госплана не было сомнения, несмотря на достаточно бурные и противоречивые в 1921 г. военные и политические события на востоке страны, к этому району предполагалось присоединить все Забайкалье, имеющее «однородные», на взгляд Великанова, экономические признаки.

Оставшаяся территория Дальнего Востока планировалась согласно предложенной схеме, без особых деталей. Здесь намечалось в основном два района: Амурский с центром в г. Благовещенске и Приморский с центром в г. Владивостоке. В случае присоединения Урянхайского края к РСФСР предполагалось отнести его к Кузнецко-Алтайскому району.

Представленный проект вызвал в Госплане неоднозначную реакцию. Он привлекал радужными перспективами. Вместе с тем возникало много сомнений в жизненности предложенного варианта планировки Сибирского края. Не закончилась еще гражданская война, которая могла непредсказуемо изменить политическую ситуацию, а следовательно, и административно-территориальные границы. Кроме того, профессор Великанов предложил в основу экономического районирования Сибири положить оригинальный, как показалось его оппонентам, принцип – разделить Сибирь на экономические районы по бассейнам крупнейших рек, являющихся одновременно основными транспортными путями, аргументируя это тем, что в условиях слабого развития сухопутного транспорта «крупные реки являются главными, а иногда и единственными транспортными магистралями, а их притоки – сплавленными и подъездными путями к этим магистралям, то есть бассейн реки является не только водосбором, но и грузосбором области». Характер реки может сыграть важную роль в формировании хозяйственных перспектив района: реки или участки рек с большим падением во-

ды, пригодные для получения энергии, дают предпосылку для промышленного развития района, реки со спокойным течением и достаточными для судоходства глубинами могут служить транспортными магистралями для перевозки сырьевых продуктов сельского и лесного хозяйства. Отсюда, писал Великанов, «вытекает первый принцип районирования такой страны, как Сибирь: нужно проводить границы районов по водоразделам рек... Далее следует выделять районы с преобладанием лесоводства, скотоводства, зернового хозяйства, принимая, конечно, в расчет мелиоративные перспективы, затем районы с угольной и металлургической промышленностью и проч. ...»¹¹⁸.

О значении рек Сибири, как важнейших районообразующих факторах с точки зрения географии и экономики, не раз писалось в литературе того времени. Н.П. Огановский отмечал, что реки Сибири исторически служили «главными колонизационными трактами» Их бассейны относительно плотно заселены, выделяются на карте Сибири «отдельными культурно-экономическими гнездами с повышенной материальной и духовной культурой населения. Одна лишь причина мешает применить этот основополагающий принцип районирования как единственно правильный и удобный для всей территории Сибири, так это чрезвычайно слабая изученность ее природных возможностей»¹¹⁹.

Однако все эти представления были признаны устаревшими. Проект Великанова подвергся острой критике. Причем одни оппоненты предлагали усилить его индустриальную направленность, особенно в связи с разработкой и реализацией в ближайшие годы идеи Урало-Кузнецкого комбината. Другие считали, что Сибирь еще долго останется сырьевым придатком Европейской России, и поэтому затевать здесь масштабное дорогостоящее строительство не имеет смысла. В 1921 г. с укреплением советской власти в южных районах Европейской части страны в Госплане формируется представление о развитии именно здесь металлургической и химической промышленности, различных видов металлообработки. Интерес к развитию сибирской индустрии постепенно ослабевает. Создание Урало-Кузнецкого комбината, считавшегося жизненно необходимым в 1918 г., отходит на второй план¹²⁰.

Кроме того, быстро меняющиеся обстоятельства жизни вносили свои коррективы. В связи с выделением по национальному признаку Киргизской республики пришлось совершенно изменить экономическую схему Западной Сибири. Степной район был упразднен, а оставшаяся территория разделена между соседними районами. Обской район с присоединением более южных территорий до границ Киргизского края был обозначен как Западно-Сибирский с центром в г. Омске. Границы этого района были скорректированы за счет присоединения новых территорий Кузнецко-Алтайского и Енисейского районов.

Большие изменения были внесены и в схему районирования Восточной Сибири. Здесь, в связи с тем, что территория Дальневосточной республики была признана неделимой, Лено-Байкальский район пришлось ограничить Иркутской губернией с изменением названия на Ленско-Ангарский. С выделением Якутской республики были пересмотрены границы Якутского района с включением Хатанго-Анабарского края и присоединением к Ленско-Ангарскому району территорий бассейна р. Нижняя Тунгуска и левых притоков Лены. По чисто политическим соображениям, и это признавали эксперты Госплана по экономическому районированию, к Якутскому району были присоединены территории полуострова Камчатка и побережья Охотского моря, никогда не имевших ничего общего с Якутией в экономическом отношении. В то же время в схеме не были отражены границы Бурят-Монгольской республики.

Дискуссии вокруг районирования Сибири продолжались в течение года. В октябре 1922 г. на III сессии ВЦИК XI созыва схема, разработанная в Сиббюро Госплана, была принята как временная гипотеза до согласования с местами. В Постановлении по докладу председателя секции районирования И.Г. Александрова на сибирской территории было обозначено пять областей, граничащих на востоке с Дальневосточной республикой: Западно-Сибирская с центром в г. Омске, Кузнецко-Алтайская (г. Томск), Енисейская (г. Красноярск), Ленско-Ангарская (г. Иркутск) и Якутская (г. Якутск), для которых с учетом специализации каждой в зависимости от природных и исторически сложившихся хозяйственных возможностей намечались оригинальные модели социально-экономического развития на ближайшее пятнадцатилетие. Специалистами Госплана считалось, что этого срока будет вполне достаточно, чтобы вывести сибирскую экономику на мировой уровень, а сибирякам дать возможность приобщиться к достижениям мировой цивилизации. Намечались следующие этапы достижения этих целей в 1921–1925 гг. – упорядочение и организация сибирского хозяйства без особых капитальных затрат; в 1926–1930 гг. – реконструкция и техническое перевооружение предприятий; в 1931–1935 гг. – полное развертывание хозяйства, под которым понималось развитие в основном индустриальных производств.

В Сибири эти замыслы были встречены с большими сомнениями. Сибирские специалисты, участвовавшие в разработке проектов Госплана, оценивали их как несоответствующие сибирским потребностям. В сибирских управленческих организациях в начале 1920-х гг. сохранялось немало дореволюционных специалистов, которые госплановские проекты воспринимали как откровенное посягательство центральных органов государственной власти на сибирскую независимость. Еще сохранялся высокий уровень самосознания сибиряков, возвращенного областническими традициями. В органы Советской власти к этому времени поступил целый ряд проектов

о сибирском региональном управлении и самоопределении, в которых говорилось о необходимости независимого ведения хозяйства региона, подчеркивалось, что «земельный фонд сибирской территории, ископаемые богатства, леса, рыбные и звериные промысловые угодья имеют не столько государственное, сколько мировое значение и сибиряки вольны сами определить свое настоящее и будущее»¹²¹.

Вместе с тем все в большей степени решение проблем Сибири сосредотачивалось в центральных организациях. Мало кому из ныне живущих известно, что скрывается за аббревиатурой ОСВОК, а в 1925 г. Особое совещание по воспроизводству основного капитала (сокращенно ОСВОК) было достаточно известным органом экономического управления СССР. Оно являлось генератором гипотез развития практически всех отраслей промышленности на ближайшее пятилетие. Особое совещание с правом комиссии ВСНХ было создано как компромисс, необходимый для обсуждения перспектив социалистического строительства в стране сторонниками нэповского развития, так называемыми умеренными, или «правыми» (этот термин появился позднее), коммунистами и радикальными «левыми», противниками нэповского курса. К первым в верхних эшелонах власти в этот период можно отнести А.И. Рыкова, Н.И. Бухарина, Ф.Э. Дзержинского, ко вторым – Л.Д. Троцкого, Е.А. Преображенского, Ю.Л. Пятакова.

Между полярными группами с трудом достигалось взаимопонимание при рассмотрении перспективного развития хозяйства страны, в частности промышленности, условий перерождения экономики из нэповской в социалистическую, источников финансирования этого перерождения и т.п. ОСВОК стало своеобразным клапаном для снятия напряжения, дискуссионным клубом, в котором в результате порою острых обсуждений вырисовывалось социалистическое будущее страны.

Конкретно в ВСНХ оказались в противоречии позиции председателя Дзержинского, как сторонника медленного эволюционного развития, и его заместителя Пятакова, выступавшего с планами форсирования темпов социалистического строительства. Пятаков был инициатором и руководителем ОСВОКа, которое со временем он надеялся превратить в штабной центр планового управления развитием промышленности. Дзержинский также не был против внедрения планового руководства национализированным сектором народного хозяйства. В 1925 г. его понимание нэповского курса не противоречило идеям о государственном регулировании экономики.

Партийные и советские лидеры в ВСНХ осуществляли в основном идейное и политическое руководство, а практическая разработка планов осуществлялась некоммунистическими кадрами – учеными, инженерами, статистиками и счетоводами, привлеченными в административном порядке в советские организации из «бывших буржуазных» специалистов. С разви-

тием нэповского курса многие из них смогли преодолеть свой скептицизм по отношению к советской власти, искренне стремились с ней сотрудничать, несмотря на фанатизм отдельных коммунистов, надеялись на то, что здравый смысл наконец «поселится» в советском правительстве.

По воспоминаниям Н. Валентинова (Вольского) – историка-эмигранта из «бывших буржуазных» специалистов, работавшего в 1920-е годы в ВСНХ, эти надежды зрели уже с 1921–1923 гг., когда большевистские вожди В. И. Ленин и Л. Д. Троцкий постепенно стали отказываться от идей «военного коммунизма». А переход к нэпу вообще создал иллюзию, что началось постепенное перерождение советской власти в сторону демократического общественного устройства. Подкупали многочисленные заверения большевистских руководителей об их стремлении к максимально возможному улучшению жизни сограждан, созданию атмосферы мирного взаимопонимания всех социальных слоев и классов как внутри страны, так и на международной арене.

Все это, вместе взятое, создавало оптимистическое настроение, приводило к мысли, что советское правительство пережило свой «кошмарный период становления» и возможна «благостная эволюция власти», что «советская страна, уйдя от военного коммунизма, но не возвращаясь к капитализму, сможет при самоотверженной работе интеллигенции построить дом, удобный для всех классов общества. Эта вера, эти чувства, это сознание, этот оптимизм носились в воздухе 1925 г., делали его для многих годом больших надежд...»¹²².

Валентинов писал, что когда он в мае 1925 г. после отлучки по болезни приступил к работе, «Деловой двор» (здание, где помещался ВСНХ) «гудел как разбуженный улей», «машина ОСВОКа работала во всю», «во всех бюро, в залах заседаний, отделах центрального управления промышленности составлялись гороскопы, определяющие судьбу отраслей нашей индустрии через пять лет». В апреле – первом месяце работы Особого Совещания – было проведено 54 заседания и совещания секций, в мае – 110, в июне – 238¹²³.

Весь 1925 г. ОСВОК работало с большим подъемом, с сознанием своей ответственности перед народом за будущее страны. Это сознание еще и подогревалось чувством исключительности происходящего, усиленно навязываемым обществу партийно-советскими идеологами, которые настойчиво пропагандировали концепцию особой роли России, первой в мире страны, совершившей социалистическую революцию и открывшей новую справедливую эру в истории человечества. Эти идеи проникали в сознание людей, заставляя их мыслить себя участниками «великого эксперимента», что, безусловно, способствовало повышению творческой и интеллектуальной активности, иногда граничащей с настоящим фанатизмом и отрешенностью. Не избежали, надо полагать, их влияния и специалисты ОСВОКа.

Историкам, психологам, социологам еще предстоит изучить этот феноменальный механизм распространения идей от небольшой группы людей к целому обществу, когда утопические представления об общественном устройстве захватили умы целой нации.

Специалисты ОСВОКа предложили много разумного и рационального в области общественного устройства и управления. Так, одной из главных задач Особого совещания являлась территориальная организация промышленности, что в условиях обширности территории России и многообразия природно-климатических и экономических условий было очень важно. По всей стране намечалось расположение отраслей, приближение конкретных производств к источникам сырья и энергии. Правда, таким образом в Москве решалась судьба практически всех регионов СССР. Хотя и были затребованы «с мест» предложения в план нового промышленного строительства на 1925–1930 гг., но направления этого строительства задавались заранее, и речь шла, скорее, о согласовании уже намеченных планов, чем об их исходной разработке. Местным учреждениям отводилась роль статистов, пассивных исполнителей воли центральных государственных организаций.

Сибири в планах ОСВОКа уделялось особое внимание. Регион рассматривался, прежде всего, в качестве неисчерпаемой кладовой природных ресурсов, значительного резерва территорий для заселения и хозяйственного освоения на многие годы. На заседаниях Президиума ОСВОКа отмечалось, что Сибирский край среди прочих областей и республик Союза «проявляет чрезвычайно мощную народнохозяйственную потенцию, которая в течение десятилетий привлекает к себе внимание всего мира». В планах на ближайшее пятилетие мыслилось хотя бы начать, пока что в Западной Сибири, решение «задачи использования сырьевых ископаемых и топливных ресурсов края, открытие им доступа в европейскую часть Союза и на западноевропейский рынок». Следующими задачами, которые обозначались для решения в Сибири, являлись планомерная колонизация края, изучение его поверхности и недр, организация в перспективе промышленности, нацеленной на удовлетворение товарами не только «нужд местного населения», но и других регионов страны¹²⁴.

В Обращении к сибирским организациям, подписанном Ю.Г. Пятаковым, говорилось о намерениях ВСНХ в ближайшее пятилетие развернуть в Западной Сибири крупное промышленное строительство, главным образом в Кузбассе, с целью создания здесь целого комплекса производств черной и цветной металлургии, коксохимии, строительных материалов и т.д. Сибирским организациям предлагалось сообщить свои предложения о строительстве конкретных предприятий и желательных сроках их возведения¹²⁵.

Надо отметить, что предложения, поступившие в Президиум ОСВОКа, были выполнены достаточно профессионально. Сибирские органы экономического управления в 1925 г., несмотря на хронический недостаток специалистов в регионе, имели сильный кадровый состав. Здесь до конца 1920-х годов, пока не начались «кадровые чистки» по политическим убеждениям, трудились бывшие специалисты городских и земских организаций, профессора сибирских вузов. Многие из них состояли членами Общества сибирских инженеров, известного еще до революции своими индустриальными проектами. Таким профессионалам ничего не стоило составить, на этот раз по заданию ОСВОКа, очередную программу нового промышленного строительства в регионе. Тем более, что опыт уже был накоплен. Первый пятилетний план был составлен Сибирской плановой комиссией в 1921 г. Сибпромбюро ВСНХ ежегодно готовило конъюнктурные обзоры и ориентировки на последующий финансовый год. После Всесибирского совещания плановых работников в марте 1923 г. по всем отраслям сибирской промышленности на несколько лет составлялись гипотезы развития. В условиях НЭПа они основывались на хозрасчете предприятий и были охарактеризованы после 1925 г. как «плановый романтизм».

На основе уже имеющихся плановых проработок в Сибири менее чем за месяц по заданию ОСВОКа был подготовлен обстоятельный доклад о перспективах индустриализации региона. Как и было затребовано из Москвы, в центре внимания оказалась Западная Сибирь. В основе ее индустриального освоения на ближайшее пятилетие мыслилось транспортное строительство, без которого невозможно было, по мнению специалистов сибирских плановых и управленческих организаций, участвовавших в подготовке доклада, осуществление ни одного из задуманных индустриальных проектов. В качестве первоочередных задач развития транспорта до 1930 г. выдвигалась сверхмагистрализация Сибирской железной дороги и организация Северного морского пути, незаменимого для выгодной торговли сибирским лесом, хлебом и другим сырьем на европейских рынках.

Одновременно с активным транспортным строительством сибиряки, полностью соглашаясь с необходимостью развертывания промышленного строительства в Кузбассе, предлагали еще и целые комплексы производств в других районах Сибири: медеплавильного и цинкового в Салаире, никелеплатинового в низовьях Енисея, реанимировались идеи создания сети заводов сельскохозяйственного машиностроения, высказывавшиеся не раз и в дореволюционные, и в послереволюционные годы. Кроме того, в сибирских планах важное место заняло развитие традиционных для Сибири промышленных отраслей – лесной, стекольной, спичечной, фарфорофаянсовой, кожевенной, маслодельной, пивоваренной и других, необходимых для наполнения товарного рынка Сибири, значительно истощившегося за последнее десятилетие. Сибирские специалисты, составлявшие

пятилетний план, полагали, что решение проблем товарного потребления в Сибири поможет ей встать вровень со всем цивилизованным сообществом. Только так, равным среди равных, экономически независимым представляли себе в первой половине 1920-х годов Сибирский регион многие специалисты плановых и управленческих организаций Сибири, считая, что у нее на это есть все основания.

Интересно отметить, что за 1925 г. многие сибирские лидеры пересмотрели свои взгляды, изменив их на прямо противоположные. Так, председатель Сибревкома Михаил Лашевич еще в январе 1924 г., выступая на Сибирском экономическом совещании, резко возражал против массивной индустриализации Сибирского края, считая, что нет для этого пока ни социальных, ни экономических условий. Он говорил, что «в данное время на промышленность и развитие индустрии у нас в Сибири рассчитывать не приходится... Хотели Сибирь превратить из страны глубоко сельскохозяйственной в страну индустриальной промышленности. Это нам не удалось. Вряд ли есть основания полагать, что нам удастся установить хоть какую-нибудь крупную промышленность в Сибири в ближайшие годы. Поэтому нам, сибирским работникам нужно строить основной план нашей сибирской экономики на сельском хозяйстве. Главное внимание Сибревкома и Губисполкомов на ближайшие годы должно идти по этому направлению»¹²⁶.

Ровно через год М. Лашевич заявлял, что Сибирь должна стать промышленным регионом страны. У нее есть для этого все основания, а главное, как подчеркивал он, «Сибирь должна стать промышленной..., настало время... наступил перелом в области народного хозяйства. Мы пережили страшный процесс упадка и ломки. Теперь мы подошли к моменту, когда начинается подъем. Вот откуда является возможность и для Сибири, страны отсталой в промышленном отношении, но чрезвычайно богатой внутренними ресурсами, поставить вопрос о переходе на индустриальные рельсы»¹²⁷.

Главной причиной такой эволюции взглядов, конечно, было не случайное прозрение, а изменившиеся политические установки из Москвы, в которых стал ясно прослеживаться курс на индустриализацию. В 1925 г. обсуждаемые с разных сторон проблемы восстановления и дальнейшего развития промышленности отразились в ряде государственных решений и приобрели статус политических деклараций. На 1925–1926 гг. ВСНХ запланировал вложить в развитие промышленности около миллиарда рублей, из которых примерно 1/3 предполагалось вложить в новое строительство. Сибиряки не замедлили присоединиться к дележке еще не испеченного «государственного пирога». М. Лашевич откровенно об этом высказывался: «Сейчас все части Союза увлечены мыслью о грандиозном хозяйственном строительстве. Здесь предстоят жаркие споры. И многим придется

уступить в порядке признания первоочередности. Однако, едва ли могут быть сомнения, что Сибирь (Сибирский край), эта страна буквально сказочных богатств и возможностей, должна быть использована, как одна из первоочередных баз нового строительства, притом промышленного строительства. Я думаю, что мы имеем на это все права. Сибирь имеет все основания и права требовать, чтобы при распределении средств на восстановительные процессы промышленности и она не была забыта, чтобы и ее поставили в ту очередь, которую ей подлежит занимать. Мы будем упорно защищать право Сибири на индустриализацию»¹²⁸.

Большую роль в «защите этого права» сыграли разработки плановых органов Сибири, в которых предусматривалось изучение в той или иной степени всех районов края с точки зрения их природно-географических и социально-экономических возможностей и соответственных этому хозяйственных перспектив. Как уже отмечалось, к 1925 г. Сибирским краевым Советом народного хозяйства и плановой комиссией были составлены примерные программы развития как уже существующих отраслей промышленности и сельского хозяйства, так и перспективных. Среди последних главное внимание уделялось развитию сибирской металлургии и металлообработки. В 1925–1930 гг. предлагалось строительство металлургических предприятий в двух наиболее подготовленных районах Сибири: в Кузнецкой котловине (Тельбесское железорудное месторождение) и в Приенисейском крае, где в Абаканско-Енисейском районе находилось несколько месторождений магнитных железняков, а также коксующихся каменных углей.

По вопросу о первоочередном строительстве предприятий в Сибири мнения специалистов расходились. Одни разработчики индустриальных планов утверждали, что вначале нужно строить завод в Тельбесе и уже во вторую очередь – в Приенисейском крае. Другие же считали, что нужно строить в центре Сибири, а именно в Приенисейском крае, как более близком к дальневосточным рубежам России. Немаловажную роль в их рассуждениях играла также близость Монголии и Китая, куда можно было, по их мнению, сориентировать значительную часть продукции мощных предприятий. Однако, когда были подсчитаны приблизительные суммы, необходимые для претворения в жизнь в ближайшее пятилетие того и другого проектов, споры практически прекратились. Кузнецкий вариант выглядел более подготовленным и доступным по средствам. Руководители Сибревкома сразу остановились на нем и обозначили его как первоочередной во всех плановых документах 1925 г. Создание металлургических предприятий в Кузбассе как нельзя лучше сочеталось с решением вопроса о сельскохозяйственном машиностроении в Сибири, центры которого намечались в Омске и Новосибирске, с развитием кожевенной промышленности, маслоделия и других отраслей переработки сельскохозяйственного сырья,

которые также традиционно были сосредоточены в Западной Сибири. Поэтому первые планы индустриализации Сибири были представлены прежде всего проектами создания промышленных предприятий в основном в западной ее части.

В Новокузнецком филиале Государственного архива Кемеровской области найден обстоятельный научно-технический доклад почти на сотню страниц, содержащий идеи строительства в Западной Сибири, в том числе в г. Красноярске, мощных так называемых горнозаводских кустов, включающих создание вблизи известных месторождений полезных ископаемых металлургических заводов, заводов сельскохозяйственного машиностроения и переработки сельскохозяйственного сырья¹²⁹. Этот проект, рассчитанный для осуществления в течение десяти лет, до 1935 г., был подготовлен специалистами Сибирской плановой комиссии и Сибпромбюро ВСНХ с использованием материалов Геолкома и Бюро учета полезных ископаемых. Консультантами по подготовке проекта выступили известные знатоки Западной Сибири, специалисты Общества сибирских инженеров профессора М.А. Усов, В.Н. Гутовский, П.Д. Зуев, И.Г. Пономарев и др. Выполненные расчеты доказывали целесообразность и своевременность создания в Западной Сибири мощной металлургической и металлообрабатывающей промышленности с целью производства в первую очередь сельскохозяйственных машин и орудий. Впоследствии эти предложения через Сибревком, Сибплан и Сибпромбюро были переданы в Президиум ВСНХ и Госплан РСФСР. Однако учтены они были очень приблизительно.

Таким образом, 1925 г. был переломным в становлении нового мировоззрения относительно индустриального планирования как страны в целом, так и, в частности, Сибири. После 1925 г. уже никто не обсуждал, готова ли Сибирь к индустриализации. Чувство реальности было потеряно. По политическим мотивам стали активно разрабатываться планы форсированной индустриализации.

4 января 1926 г. на заседании Президиума ОСВОК запланированные на 1925–1930 гг. темпы промышленного строительства в Сибири были признаны недостаточными. В выступлении председателя секции промышленного районирования Б.Н. Жданова говорилось, что Сибирь – внеконкурентный центр на востоке страны по наращиванию добычи угля, выплавки черных и цветных металлов, поэтому необходимо форсировать ее индустриальное развитие. Как необоснованно низкие были оценены предложенные сибиряками темпы развития кожевенной, лесной, графитной, слюдяной и других отраслей сибирской промышленности, работающих на местном сырье и поставляющих продукцию в общесоюзное пользование. Сомнения возникли лишь в отношении развития в ближайшее пятилетие сложных химических производств, строительство которых требует больших капитальных затрат, энергетического обеспечения, а главное, в Сибири отсут-

ствовали специалисты высокой квалификации для работы на химических предприятиях.

Некоторые специалисты ОСВОК, в частности В.Г. Громан, пытались возражать против нереальных для Сибири темпов промышленного развития, доказывая их экономическую несостоятельность, но оппоненты были глухи к возражениям. Они, активно и напористо, сыпля цитатами и обильно навешивая политические ярлыки, доказывали необходимость ускоренной индустриализации Сибири, сдвига промышленности на восток к источникам сырья и энергии с целью якобы рационального размещения промышленности в стране. Причем эта идея выдвигалась как часть марксистско-ленинской концепции строительства социализма, хотя она высказывалась еще в самом начале века Д.И. Менделеевым, разрабатывалась экономистами и инженерами в годы первой мировой войны, была составной частью программы послевоенного возрождения России профессора Гриневицкого. Тогда, в начале 1926 г. этой идеей, как «фиговым листком», удалось прикрыть авантюрные, по сути, устремления ряда большевистских лидеров форсировать индустриализацию Сибири, которая в условиях материально-технических ограничений превратилась впоследствии в нещадное истребление сибирских природных богатств, в циничное пренебрежение жизненными нуждами населения.

В середине 1920-х гг. навязываемый политиками курс к радужным перспективам всеобщей индустриализации с привлечением сибирских богатств выглядел очень заманчиво. Было принято решение послать в Новосибирск правительственную комиссию с целью выяснения на месте с сибирскими специалистами возможностей роста промышленного строительства в ближайшее пятилетие, а следовательно, и увеличения плановых показателей. Еще сохранялась атмосфера дискуссий, хотя и мучительного, но искреннего поиска путей в социалистическое будущее.

Комиссией руководил заместитель председателя ВСНХ РСФСР А.П. Брыков, в 1921–1922 гг. один из деятелей Сибревкома, возглавлявший вначале Сибпромбюро, затем Сибплан. Отсутствие образования тогда не было препятствием для занятия столь высоких должностей. Выдвинувшись в годы гражданской войны по линии ВСНХ на посту Чусобарма (чрезвычайного уполномоченного по снабжению армии), Брыков и в последующее время оставался «человеком из Москвы», был в команде Рыкова, придерживался, как и он, эволюционистских взглядов, заключавшихся в признании постепенного через НЭП продвижения к социализму. Но это не помешало ему в 1926 г. согласиться с необходимостью форсированной индустриализации Сибири. По-видимому, свою роль сыграл сложившийся стереотип отношения к Сибири как к региону огромных природных богатств и больших возможностей по их использованию.

Это мнение разделяли и специалисты СибкрайСНХ и Сибплана, участвовавшие в работе комиссии. От СибкрайСНХ в состав комиссии были включены заведующий экономическим отделом Беляцкий и его заместитель Волконский, от Сибплана – профессора Зуев и Брянцев, считавшиеся специалистами в области горного дела и металлургии, доминировавших в разработках перспективного плана. Анализ плана по электрификации был поручен Скурскому.

В результате совместных усилий комиссия пришла к выводу, что пятилетний план развития хозяйства Сибири должен быть составлен под девизом «Индустриализации – высокие темпы». Единственным пределом могут быть лишь финансовые возможности, которые правительственная комиссия рекомендовала изыскивать не только в государственной казне, но и в местном бюджете и на предприятиях за счет сокращения отчислений в местный и центральный бюджеты. Надо отдать должное Брыкову в том, что ему удалось добиться, чтобы часть прибыли, отчисляемой в Промфонд, оставалась на предприятиях в виде безвозвратных ссуд на все пятилетие 1926–1930 гг.

Вообще же, индустриализация Сибири, заключили участники комиссии, должна происходить постепенно, в основном на средства, накопленные в самой промышленности за счет производства предметов народного потребления. Члены комиссии ссылались на последние статистические данные, которые свидетельствовали о том, что в Сибири практически не производятся ткани, гвозди, строительное железо, сельскохозяйственные машины. Обеспеченность коженными изделиями и обувью составляла 43 %, мылом – 9, махоркой – 4, солью – 27, овчинно-шубными изделиями – 35, валенками – около 20 %. И это «в условиях огромных запасов сырья и потребности в изделиях внутреннего рынка»¹³⁰.

В заключении о работе государственной комиссии, составленном в январе 1926 г., подчеркивалась социальная значимость индустриализации Сибири, говорилось, что ее главная цель – максимальное удовлетворение потребностей населения Сибири в товарах и услугах, повышение качества жизни сибиряков. Затем, при составлении конкретных плановых расчетов на каждый год эта ориентация постепенно исчезла. Со временем изменилось и само понятие «индустриализация». Оно перестало быть широким и всеобъемлющим. В последующих планах, после 1926 г., понятие «индустриализация» стало тождественным развитию в основном тяжелой промышленности.

Первые признаки этих изменений проявились после работы государственной комиссии уже через два месяца, когда А.П. Брыков в апреле 1926 г. докладывал о результатах своей поездки в Сибирь на Президиуме ВСНХ РСФСР. Относительно работы над пятилетним планом развития промышленности он сказал, что главной идеей должно быть не столько восстано-

ление старых предприятий, сколько строительство новых с учетом комбинированного использования природных богатств Сибири. Современное сельское хозяйство оценивалось в качестве «анахронизма». В будущем оно должно играть вспомогательную роль, производя для индустриальных центров продукты питания и определенные виды сырья, необходимые индустриальному производству. В этом высказывании прослеживался явный приоритет тяжелых отраслей промышленности в народном хозяйстве в целом, который закрепился во всех последующих плановых разработках и стал основным направлением в экономической политике государства на многие годы.

Данный политический курс советского правительства тесно увязывался с наращиванием оборонного потенциала страны. Сибирь с ее огромной территорией, значительными природными богатствами по-прежнему, как и в Российской империи, рассматривалась как «глубокий и спокойный тыл», своеобразный «аванпост» по отношению к Монголии и Китаю. Неслучайно правительственная комиссия отмечала, что «новые промышленные предприятия в Сибири имеют преимущества перед постройками в западной и даже в средней части Союза»¹³¹.

Сооружение Тельбесского (Кузнецкого) угольно-металлургического комбината в данной политической концепции было признано безотлагательным. «Экономическая целесообразность сооружения Тельбесского завода не внушает сомнений. Начало его постройки является основой и началом индустриализации Сибирского края»¹³².

Комиссия решила судьбу ранее существовавших небольших металлургических заводов в Сибири, признав их возрождение в существующих экономических и политических условиях нецелесообразным. Из предприятий необходимым был признан лишь старый сибирский Гурьевский завод. Работу его решили продолжить до постройки Тельбесского комбината. В дальнейшем, с пуском нового предприятия на полную мощность считалось возможным переведение Гурьевского завода на выплавку специальных сортов чугуна, если в этом будет потребность. Гурьевский завод в будущем должен был стать одним из цехов единого Кузнецкого металлургического комбината.

За работой правительственной комиссии очень внимательно следили представители сибирской областнической общественности. Конечно, это были уже не те «областники» конца XIX – начала XX в., которые отстаивали интересы Сибири, активно боролись за ее независимость и автономию в рамках России, часто находясь в конфронтации с правительством. Теперь же сибирские «областники», точнее сказать, представители сибирской интеллигенции, придерживающиеся взглядов областников, заявляли о своей солидарности с правительством. В 1920-е гг. в Москве работало Общество изучения Урала, Сибири и Дальнего Востока, чьи представители

много печатались, выступали на страницах газет и научных журналов, подавали свои предложения в государственные управленческие организации. Они надеялись быть услышанными, предлагали различные варианты экономического и социально-политического развития региона.

Несколько таких проектов публиковались в 1925–1926 гг. на страницах журнала «Северная Азия», который выпускало Общество изучения Урала, Сибири и Дальнего Востока. В одной из статей видного сибирского общественного и политического деятеля В.Д. Виленского-Сибирякова сконцентрировались представления относительно индустриализации Сибири. Автор считал, что социалистическая революция наконец-то создала возможности для экономического и социального процветания региона и этим нужно немедленно воспользоваться. «Нужно ставить вопрос о промышленном развитии Сибири в интересах сибирского трудящегося населения, дать возможность сибирскому мужику переработать его сырье на сибирских фабриках и заводах в фабрикаты; нужно дать ему возможность выбросить на мировой рынок то, что он не в состоянии переработать в Сибири; нужно дать сибирскому населению возможность получить нужные ему фабрикаты не из-за тридцати земель с неимоверно вздутой ценой, а, по возможности, в Сибири, с сибирских фабрик и заводов»¹³³.

В основе государственной политики, нацеленной на индустриализацию Сибири, должно лежать, по мнению Виленского-Сибирякова, создание эффективных путей сообщения. Самыми надежными и современными из них признавались железные дороги, строительство которых нужно рассматривать в тесной связи с проблемой строительства промышленных предприятий. Все другие виды путей сообщения необходимо объединить в общую транспортную сеть с учетом не только сибирских потребностей, но и возможностей выхода на рынки других регионов СССР, а также других стран через южные и северные порты.

По поводу ближайших экономических перспектив Виленский-Сибиряков считал, что начать нужно с индустриализации Западной Сибири, со «сверхмагистральной западной части Сибирской железнодорожной магистрали, увеличивающей рентабельность хозяйства поверхности и недр Западной Сибири». В связи с этим сельское хозяйство и обрабатывающие отрасли получают мощный стимул развития не только на ближайшей территории, но и на севере, и в прилегающих к Сибири районах Казахстана¹³⁴.

Параллельно предлагалось осуществлять строительство новых промышленных предприятий комплексного типа в определенных Госпланом индустриальных районах – Кузнецко-Алтайском и Лено-Байкальском, связанных с развитием лесной, горной, металлургической, химической и прочих отраслей промышленности. Здесь Виленский-Сибиряков соглашался с правительством в том, что необходимо в ближайшее десятилетие создать

мощные промышленные центры в Кузбассе и Черембассе, энергетическую базу в богатых гидроэнергоресурсами Байкальском и Ангарском районах.

Что касается Дальнего Востока, то в ближайшее время государству предлагалось способствовать колонизации этого отдаленного, но богатого своими природными и геополитическими возможностями региона. Здесь необходимы особая политика государства относительно переселения из районов страны, расположенных западнее, а также содействие развитию охоты и звероловства, рыбного хозяйства, золотопромышленности, лесной, каменноугольной и нефтяной промышленности. В основе развития Дальнего Востока, так же как и Западной Сибири, безусловно, должно лежать транспортное строительство, которое решит проблему хозяйственных связей, повысит эффективность использования природных и экономических ресурсов, поднимет политическую значимость СССР на дальневосточных рубежах.

Виленский-Сибиряков считал, что, сколько бы ни выдвигалось рабочих гипотез относительно индустриализации Сибири, все они имеют место быть, «обсуждаться плановыми органами, учеными коллегиями и съездами», но изменить можно лишь отдельные части программы, отдельные проекты. «Общую же проблему индустриализации Сибири с повестки дня снять нельзя. Нужно и должно Сибирь и Дальний Восток рассматривать как равноправную часть Союза ССР, которая должна и может развивать свои производительные силы на основе индустриализации»¹³⁵.

Однако эти и другие предложения от научной и прочей краеведческой общественности после 1926 г. уже практически не использовались. По указанию из центра началась поистине вакханалия планирования. В марте 1926 г. на съезде президиумов Госпланов была принята директива о всеобщем народнохозяйственном планировании – одновременном составлении генерального плана, рассчитанного на 15 лет, до 1941 г., первого пятилетнего плана в рамках этого пятнадцатилетия и контрольных цифр на первый операционный год, в данном случае – 1927 г.

Разработка трех видов планов, как матрешки, входящих друг в друга, потребовала значительного расширения штатов плановых комиссий, дополнительного привлечения инженеров, экономистов, расчетчиков, специалистов по всем отраслям народного хозяйства. Само планирование постепенно превратилось в процесс, развивающийся параллельно реальному течению событий. Через несколько лет уже все, не задумываясь, привыкли к оценкам качества жизни по двум параметрам: плану и факту. Если фактические показатели опережали плановые, оценка могла быть положительной, а если отставали – отрицательной. Началась эпоха всеобщего планирования, которое отличалось широким охватом сфер общественной жизни, значительной протяженностью во времени. План стал законом, подлежащим неукоснительному выполнению.

При переходе к директивному планированию вопрос об индустриализации Сибири получает новую окраску. Регион, как не раз уже нами отмечалось, по причине своего географического положения традиционно рассматривался российскими политиками как форпост на Дальнем Востоке, как своеобразный коридор, связывающий европейские и азиатские государства. Теперь советские государственные руководители намерены были рассматривать Сибирь и как коммунистический плацдарм на востоке, и как экономический тыл страны в случае военных конфликтов на западе. В этой связи рождается план форсированного формирования в Сибири мощного промышленного потенциала в виде отраслей топливно-энергетического комплекса, металлургии, химии, машиностроения и т.п. Сибирские плановые органы получают установку разработать генеральный план, по сути, развития промышленного комплекса.

¹ **Бовыкин В.И.** Индустриальное развитие России до 1917 г. М., 1970. С. 9.

² **Витте С.Ю.** Воспоминания. Т.2. М., 1960. С. 320.

³ **Витте С.Ю.** Избранные воспоминания. М., 1991. С. 509-513.

⁴ **Русский** торгово-промышленный мир. М., 1993. С.9.

⁵ **Саблер С.В., Сосновский И.В.** Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903. С.28-32.

⁶ Там же. С. 39-40.

⁷ См.: **300-летие** празднования дня 26 октября 1581 г. в Петербурге и Москве. СПб., 1882. С. 12-13, 14-18, 24-25.

⁸ Там же. С.37

⁹ **Сибирь:** проекты XX века: начинания и реальность. Вып. II. Новосибирск, 2000. С. 19.

¹⁰ Там же. С. 21

¹¹ **Железнодорожное** дело. 1888. № 33-34. С. 284.

¹² **Пак Б.Б.** Вопрос о направлении восточной ветви Сибирской железной дороги во внешней политике России в конце XIX – начале XX в. // Россия и политика держав в странах Востока. Иркутск, 1991. С. 81-82.

¹³ **Витте С.Ю.** Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1. Кн.2. Ч.1 М 2004. С. 230-237.

¹⁴ Там же. С. 239-241.

¹⁵ **Саблер С.В., Сосновский И.В.** Указ. соч. С. 178.

¹⁶ **Витте С.Ю.** Воспоминания. Т. 2. М., 1960. С.512.

¹⁷ **Завалишин В.В.** Рождение геологической службы Сибири (1918-1922гг.)// Вопросы истории науки и профессионального образования в Сибири. Новосибирск, 1969. С. 52.

-
- ¹⁸ **Борзунов В.Ф.** Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. М., 1965. С.17-18.
- ¹⁹ Там же.
- ²⁰ **Аксененко Н.Е., Липидус Б.М., Мишарин А.С.** Железные дороги России. От реформы к реформам. М., 2001. С. 67.
- ²¹ Там же. С. 68.
- ²² Там же.
- ²³ Там же. С.85.
- ²⁴ **Степьянин В.А.** Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. Красноярск, 1962. С. 67-68.
- ²⁵ **Степанов В.Л.** Н.Х. Бунге. Судьба реформатора. М., 1998. С. 256-257.
- ²⁶ **Витте С.Ю.** Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1. Кн. 2. Ч.1. С. 337.
- ²⁷ **Кризис самодержавия в России. 1895-1917.** Л., 1984. С. 48.
- ²⁸ Там же.
- ²⁹ **Менделеев Д.И.** Соч. Т. 12. С. 654.
- ³⁰ Там же. С. 668.
- ³¹ **Менделеев Д.И.** Соч. Т. 2. С. 356-357.
- ³² **Менделеев Д.И.** Соч. Т. 12. С. 386-387.
- ³³ **Оланьон К.** Сибирь и ее экономическая будущность. СПб., 1905.
- ³⁴ Там же. С. 67
- ³⁵ Там же. С. 251-252.
- ³⁶ **Шиловский М.В.** Сибирское областничество и вопросы промышленного развития края в конце XIX – начале XX в.// Рабочий класс центра страны и Сибири (конец XIX – начало XX в.), Новосибирск, 1981. С. 250.
- ³⁷ **Докладная записка Витте Николаю II.** // Историк-марксист. 1935. № 2-3. С. 136.
- ³⁸ **Менделеев Д.И.** К познанию России. СПб., 1912. С. 98.
- ³⁹ **История Сибири.** Т. III. Л., 1968. С. 193-194.
- ⁴⁰ Там же. С. 196.
- ⁴¹ **Шиша А.** Роль иностранного капитала в экономической жизни Сибири. Новониколаевск, 1922. С.8-9.
- ⁴² **Столыпин П.А. Кривошеин А.В.** Поездка в Сибирь и Поволжье. СПб., 1911. С. 108-109.
- ⁴³ **Славин С.В.** Американская экспансия на северо-востоке России в начале XX века.//Летопись Севера. 1949. №1. С. 142-145.
- ⁴⁴ Там же. С. 148.
- ⁴⁵ **Лебедев В.В.** Русско-американские экономические отношения. 1900-1917 гг. М., 1964. С. 76-77.
- ⁴⁶ **Славин С.В.** Указ. соч. С. 152.

-
- ⁴⁷ **Витте С.Ю.** Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1. Кн. 2. Ч.1. С. 338-340.
- ⁴⁸ Там же. С. 346.
- ⁴⁹ **Витте С.Ю.** Воспоминания Т. 1. М., 1960. С. 443.
- ⁵⁰ **История Сибири.** Т. III. С. 303.
- ⁵¹ Там же. С. 305.
- ⁵² **Очерки по истории** колонизации севера и Сибири. Петроград, 1922. С.96.
- ⁵³ **Тюкавкин В.Г.** Великорусское крестьянство и столыпинская аграрная реформа. М., 2001. С. 276-277.
- ⁵⁴ **Труды совещания** 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Т. 1. Иркутск, 1907. С.2-3, 9.
- ⁵⁵ Там же. С. 51.
- ⁵⁶ Там же. С. 195.
- ⁵⁷ **Тюкавкин В.Г.** Указ. соч. С. 279-292.
- ⁵⁸ **Очерки по истории** колонизации севера и Сибири. С. 111.
- ⁵⁹ **Тюкавкин В.Г.** Указ. соч. С. 237.
- ⁶⁰ **Иванцова Н.Ф.** Западно-Сибирское крестьянство в 1917–перв. пол. 1918 гг. М., 1992. С. 36.
- ⁶¹ **История Сибири.** Т. III С. 314.
- ⁶² **Очерки по истории** колонизации севера и Сибири. С. 110.
- ⁶³ **История Сибири.** Т III. С. 211
- ⁶⁴ **Очерки по истории** колонизации севера и Сибири. С. 98
- ⁶⁵ **Тюкавкин В.Г.** Указ. соч. С. 252.
- ⁶⁶ **Горюшкин Л.М.** Экономическое развитие Сибири в конце XIX – начале XX вв. Новосибирск, 1990. С.11
- ⁶⁷ **Экономические** проблемы развития Сибири. Новосибирск, 1974. С.11.
- ⁶⁸ **Московский А.С.** Промышленное освоение Сибири в период строительства социализма. Новосибирск, 1975. С.28.
- ⁶⁹ **Орлов Б.П.** Сибирь: шаги индустрии. М., 1988. С.17-18.
- ⁷⁰ **Струве П.Б.** Из размышлений о проблеме русского могущества.// Вопросы философии.1992. № 12. С.67.)
- ⁷¹ **Гефтер М.Я.** Из истории проникновения иностранного капитала в горную промышленность Урала и Сибири накануне первой мировой войны.//Доклады и сообщения института истории. Вып. 3. М., 1954. С.144
- ⁷² **Яворский В.И.** Очерк по истории геологического исследования Кузнецкого бассейна. М., 1962. С.52-53.
- ⁷³ **Шиша А.И.** Роль иностранного капитала в экономической жизни Сибири. Новониколаевск, 1922. С.74
- ⁷⁴ **История Кузбасса.** Ч.1-2. Кемерово, 1967. С 193-194.
- ⁷⁵ **Сухова Ф.** Копикуз. //Сибирские огни. 1993. № 5-6. С.136.

-
- ⁷⁶ Там же. С.136-137
- ⁷⁷ **Гейгер М.Я.** Указ соч. С.147.
- ⁷⁸ **Завалишин В.В.** Рождение геологической службы Сибири.(1918–1922 гг.) // Вопросы науки и профессионального образования в Сибири. Новосибирск, 1969. С. 55.
- ⁷⁹ **Яворский В.И.** Указ. Соч. С.53 .
- ⁸⁰ **Вернадский В.И.** Очерки и речи в 2-х т. Т.1. М., 1922. С.131
- ⁸¹ **Байстракова М.С.** Становление советской системы организации науки. 1917–1922. М., 1973. С. 32-34.
- ⁸² **Менделеев Д.И.** К познанию России. СПб., 1912.С.131-132
- ⁸³ **Вернадский В.И.** Очерки и речи в 2-х т. Т.1. М., 1922. С.153-154
- ⁸⁴ **Вестник** Общества Сибирских инженеров. 1916. № 2. С.77-78.
- ⁸⁵ **Вестник** Общества Сибирских инженеров.1916. № 5.С.74
- ⁸⁶ **Вестник** Общества Сибирских инженеров. 1916. № 8. С. 8.
- ⁸⁷ Там же. С. 9.
- ⁸⁸ Там же.
- ⁸⁹ Там же. С. 10.
- ⁹⁰ Цит.:**Сухова Ф.** Указ соч. С.141.
- ⁹¹ **Пыстина Л.И.** Из истории Общества сибирских инженеров.// Бахрушинские чтения.1971. Вып.1. Проблемы истории советской Сибири. Новосибирск, 1971. С.40.
- ⁹² **Вестник** Общества Сибирских инженеров. 1917 . №3-4. С.40.
- ⁹³ **План** развития железных дорог в Сибири в 1917-1922 гг. Петроград.1917. С.12.
- ⁹⁴ Там же. С.13-14.
- ⁹⁵ **ГАНО.** Ф.1685. Оп.1. Д.2. Л.48.
- ⁹⁶ **Соскин В.Л.** Сибирь. Революция. Наука. Новосибирск, 1989. С.66-88.
- ⁹⁷ Труды съезда по организации института исследования Сибири. Томск, 1919. С.27.
- ⁹⁸ Там же. С. 67.
- ⁹⁹ Там же. С 77-78.
- ¹⁰⁰ **Соскин В.Л.** Указ соч. С.87.
- ¹⁰¹ **Карл Баллод** (Атлантикус). Государство будущего. М., 1920. С.3.
- ¹⁰² **Гриневицкий В.И.** Послевоенные перспективы русской промышленности. М., 1922.
- ¹⁰³ **Ленин В.И.** Полн. собр. соч. Т.45. С. 287.
- ¹⁰⁴ **Индустриализация** Советского Союза. Сборник документов. Ч.1. М., 1997. С.41.
- ¹⁰⁵ **Колосовский Н.Н.** Будущее Урало-Кузнецкого комбината. М.-Л., 1932. С.13.
- ¹⁰⁶ **Перспективы** Сибири. Материалы Госплана. Кн.1 М.,1924 С.183.

-
- ¹⁰⁷ Там же. С.194
- ¹⁰⁸ ГАНО. Ф.1180. Оп.1. Д.72. Л.78-79.
- ¹⁰⁹ ГАНО. Ф.1180 Оп.1. Д.1149. Л.110-111.
- ¹¹⁰ **Зайченко П.А.** Томский государственный университет им. В.В. Куйбышева. Томск, 1960. С.176-177.
- ¹¹¹ ГАНО. Ф.1685. Оп.1. Д.10. Л.2об.
- ¹¹² Там же. Л.31.
- ¹¹³ Там же. Л.121.
- ¹¹⁴ Там же Л.150.
- ¹¹⁵ Там же. Л.150 об.- 155
- ¹¹⁶ **Плановое хозяйство.** 1925. № 11. С.30.
- ¹¹⁷ **Перспективы Сибири.** С.23-25.
- ¹¹⁸ Там же. С.23-24.
- ¹¹⁹ **Жизнь Сибири.** 1922. № 4. С.194-196.
- ¹²⁰ **Протоколы Президиума Госплана за 1920-1922 гг.** Кн.1. М., 1979. С.159-161
- ¹²¹ ГАНО. Ф.1180. Оп.1. Д.72. Л.78-79.
- ¹²² **Валентинов Н.** НЭП и кризис партии. Воспоминания. Нью-Йорк, 1991. С.8.
- ¹²³ Там же. С.157-158
- ¹²⁴ ГАНО. Ф.12. Оп.1. Д.147. Л. 21-22
- ¹²⁵ Там же. Л.100-101.
- ¹²⁶ **Отчет 5-го Сибирского экономического совещания с представителями губерний 4-7 января 1924 г.** Новониколаевск, 1924. С.6.
- ¹²⁷ **Лашевич М.** Сибирь должна стать промышленной.//Будущее Сибири. Перспективы хозяйственного развития. Новосибирск, 1925. С.5-6.
- ¹²⁸ Там же. С. 7.
- ¹²⁹ Новокузнецкий филиал Государственного Архива Кемеровской области. **(НФ ГАКО)** Ф. 143. Оп.1. Д.1
- ¹³⁰ ГАНО. Ф.12. Оп.1. Д.91. Л.48-49
- ¹³¹ Там же. Л.42.
- ¹³² Там же. Л.44-45.
- ¹³³ **Северная Азия.** 1926. № 4. С.7.
- ¹³⁴ Там же. С.11.
- ¹³⁵ Там же. С.12-15.

Глава II.

СОВЕТСКИЕ ПРОГРАММЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА (1920-1930 гг.)

1. В рамках перспективного планирования.

Народнохозяйственное планирование как механизм управления национализированной экономикой использовался советским правительством буквально с первых месяцев прихода к власти. Первым общегосударственным плановым органом стал Всероссийский Совет народного хозяйства (ВСНХ), который согласно Положения, разработанного в декабре 1917 г., создавался именно с целью не только организации управления национализированными предприятиями, но и с целью выработки «общих норм и планов регулирования экономической жизни страны»¹.

В январе 1918 г. в системе ВСНХ создан Технический комитет, в задачи которого входили учет и распределение оборудования, сырья и материалов, рабочей силы и специалистов между различными отраслями промышленности; выработка плана увеличения производительности труда различных отраслей хозяйства; учет и внедрение изобретений и усовершенствований, организация новых отраслей производства; разработка технически рационального типа предприятий для каждой отрасли хозяйства. Предполагалось, что в конечном итоге работа комитета должна создать основу для составления общего плана хозяйственного развития страны и проведения его в жизнь. Впоследствии на базе Технического комитета был создан научно-технический отдел ВСНХ, который разрабатывал все главные стратегические идеи социально-экономического развития СССР в 1920-е гг.

Первый кадровый состав ВСНХ сформировали так называемые «левые коммунисты» В.В. Оболенский (Н. Осинский), В.М. Смирнов, Н.И. Бухарин. Вместе с ними в Мариинский дворец в Петрограде, где начал свою деятельность ВСНХ, пришли В.П. Милютин, М.З. Лурье (Ю. Ларин), М.А. Савельев, Г.Я. Сокольников, П.Г. Сидович и др. Оболенский был первым председателем ВСНХ с декабря 1917 г. по март 1918. После 20 марта некоторые «левые» коммунисты, как известно, не согласные с заключением Брестского мира, вышли из правительства.

Первый состав руководителей ВСНХ в литературе назван «дискуссионным». Это подтверждал и в своих воспоминаниях В.В. Оболенский, отмечая, что большинство товарищей, вошедших в ВСНХ, не обладали привычкой к деловой систематической работе, но зато обладали большой инициативой и размахом. «Создавалась опасность превращения ВСНХ в

анархическую коммуну, в которой всякий мог за свой страх и риск решать дела огромного значения и миллионной стоимости»².

Более продуктивная деятельность ВСНХ началась в послебрестский период. В апреле 1918 г. на должность председателя Совета назначен А.И. Рыков. В.И. Ленин в это время большое внимание уделял экономической политике, изучению производительных сил страны. В сложившейся военной и политической ситуации острая необходимость возникла в проведении экономических исследований. В составе ВСНХ создан специальный отдел, который должен был собирать и классифицировать отечественный и зарубежный опыт по организации и государственному регулированию промышленности. Для работы в ВСНХ мобилизованы видные инженеры и ученые, работавшие по заданиям Военно-промышленного комитета в годы первой мировой войны. Несмотря на мощное противодействие в правительстве по поводу привлечения «бывших буржуазных» специалистов в государственные организации В.И. Ленин инициировал их участие не только в научно-технических разработках, но и в управлении на ответственных государственных постах. 10 июня 1918 г. на этот счет было принято особое Постановление Совета народных комиссаров³.

СНК официально обратился к Академии наук с предложением о сотрудничестве, которой в сложившихся обстоятельствах ничего не оставалось, как согласиться. Материально Академия наук полностью зависела от правительства. Совместными усилиями ученых и политиков в этот период вырабатывались основы экономической политики, в которой важное место занимало восточное направление. В.И. Ленин неоднократно подчеркивал необходимость приближения промышленности к источникам сырья и энергии и составления на этой основе единого хозяйственного плана страны⁴.

Плановое управление рассматривалось в качестве ключевой идеи государственной политики. Этот факт зафиксирован в Программе РКП(б), принятой VIII съездом в марте 1918 г. и отмечен в первой советской Конституции, разработанной под руководством Ленина, где говорилось что «управление экономикой, установление основ и общего плана народного хозяйства и отдельных его отраслей является одной из главных задач высших органов государственной власти»⁵.

В мае 1918 г. вопрос о необходимости плановой организации управления экономикой страны рассматривался на первом Всероссийском съезде Советов народного хозяйства, где большевики выдвигали его как «важнейший для текущего момента». В докладах и решениях отмечалось, что «отсутствие общего плана управления национализированными предприятиями сильнейшим образом сказывается в области урегулирования промышленности и порождает бесчисленные затруднения. Проведение единого плана управления национализированными предприятиями должно стать одной из очередных задач ВСНХ и СНХ на местах»⁶.

На съезде предлагались конкретные планы развития промышленности, строительства предприятий угольной, металлургической, торфяной и хлопчатобумажной отраслей, выдвигались проекты создания гидроэлектростанций, строительства железных дорог, Урало-Кузнецкого комбината. Однако начавшаяся вскоре гражданская война отодвинула разработку и осуществление намеченных планов, к которым вернулись лишь в 1920 г.

На IX съезде РКП(б) обсуждение перспектив планомерного восстановления и развития хозяйства страны заняло важное место. В решениях говорилось, что «суть очередной задачи хозяйственного развития заключается в переводе хозяйства страны на новую техническую базу – электрификацию, как необходимое условие закрепления победы Октября». Общий государственный план трактовался не как сумма планов или сводка заявок ведомств, а как цельная программа социалистического строительства, которая сама обуславливает объем и направление отдельных хозяйственных заданий, устанавливает принципы очередности мероприятий и подчинение главной цели всего того, что считает второстепенным. Программа хозяйственного строительства, намеченная IX съездом РКП(б) предусматривала в первую очередь улучшение состояния транспорта, подготовку и подвоз необходимых запасов продовольствия, топлива и сырья; во вторую очередь – подъем машиностроения для транспорта, сельского хозяйства и горнодобывающей промышленности, в третьих – усиленное развитие машиностроения и наконец, в четвертых – усиленное производство товаров массового потребления⁷.

В.И. Ленин в этот период неоднократно отмечал, что в политическом смысле очень важным представляется реализация программных задач партии в деле социалистического строительства через научно обоснованные экономические планы. Он писал: «Наша программа партии не может оставаться только программой партии... Она должна дополниться второй программой партии, планом работ по воссозданию всего народного хозяйства и доведению его до современной техники»⁸. Государственный план должен стать великой программой на 10–20 лет, способной увлечь «массу рабочих и сознательных крестьян»⁹. Такой программой стал план ГОЭЛРО, выдвинутый по инициативе Ленина в 1920 г. в качестве государственной социально-экономической программы на ближайшее десятилетие.

Разработанный российскими учеными и инженерами план электрификации страны в 1915–1916 гг. звучал с трибун электротехнических и промышленных съездов, где ставились вопросы повышения энергооборуженности важнейших промышленных районов страны – Петербурга, Донбасса, Центрального промышленного района, наиболее напряженных с точки зрения грузоперевозок участков железных дорог. Задолго до октября 1917 г. составлялись проекты строительства гидроэлектростанций в том числе на мощнейших реках Сибири, тепловых электростанций на угольных и

торфяных месторождениях. В 1920 г. эти планы были конкретизированы в текущих хозяйственных программах советского правительства. План ГОЭЛРО как государственная программа электрификации народного хозяйства был принят на VIII Всероссийском съезде Советов 29 декабря 1920 г. В нем говорилось о решающей роли быстрых темпов развития крупной промышленности, производства средств производства и индустриализации всего хозяйственного комплекса в деле строительства социализма и обеспечения безопасности советского государства. В этот период В.И. Ленин писал: «Мы будем побиты, если не добьемся восстановления и подъема хозяйства на основе передовой техники, если не ликвидируем отставания от передовых в технико-экономическом отношении капиталистических стран»¹⁰.

В плане ГОЭЛРО предусматривался опережающий рост производства электроэнергии. Если промышленная продукция за 10 лет должна будет увеличиться на 85 %, то производство электроэнергии – вчетверо. Для этого намечалось строительство 30 крупных районных электростанций общей мощностью 1750 тыс. кВт во всех основных промышленных районах страны. Особенно существенное значение для улучшения топливно-энергетического баланса имели намечаемые к строительству гидроэлектростанции. Согласно плану ГОЭЛРО намечалось сооружение 10 ГЭС, мощность которых составляла 36 % общей мощности районных электростанций, планировавшихся в районах Петрограда, Москвы, Урала, в Средней Азии и Северном Кавказе. Крупнейшая Днепровская гидроэлектроустановка должна обеспечивать ток Донбасс, Кривой Рог, Никополь¹¹.

Через призму электрификации в плане ГОЭЛРО рассматривались и конкретизировались идеи рационального размещения производительных сил страны, комплексного использования природных богатств всех районов. Планом намечалось осуществление таких крупных проектов, как связь уральской железной руды с кузнецким углем и строительство Магнитогорского и Кузнецкого металлургических заводов, дальнейшее развитие металлургической промышленности Урала на минеральном топливе. Комиссия ГОЭЛРО связывала изменение основных пропорций, сложившихся в экономике страны, с географическим перераспределением самих производящих областей «в соответствии с естественными ресурсами этих областей и с новым намечающимся складом планомерно обобщественного хозяйства РСФСР»¹².

В плане проводилась идея о том, что развитие народного хозяйства наиболее успешно будет осуществляться в новых экономических районах, которые намечались с учетом исторически сложившейся специализации, наличия естественных ресурсов и т.п. Каждый такой район мыслился как единый хозяйственный комбинат, имеющий свою электроэнергетическую базу. Эти районы, однако, представлялись не замкнутыми хозяйст-

венными единицами, а связанные мощной транспортной сетью, составляли единое экономическое целое, взаимно дополняя друг друга. Логически план ГОЭЛРО состоял из двух взаимосвязанных частей: программы электрификации и развития народного хозяйства на ближайшие 10–15 лет и схемы размещения производительных сил страны по восьми экономическим районам. В Сибири пока рассматривался лишь Западно-Сибирский экономический район.

Важнейшее значение имело в 1920 г. формирование системы государственных организаций, которые одновременно планировали и регулировали развитие экономики. Совет Рабочей и Крестьянской Обороны преобразован в Совет Труда и Обороны (СТО), на местах созданы Экономические совещания (ЭКОСО). Завершающим мероприятием в построении системы планово регулирующих органов явилось создание Государственной плановой комиссии (Госплана) на правах рабочего аппарата Совета Труда и Обороны, а также центральных и местных отраслевых плановых комиссий при хозяйственных наркоматах.

Началом создания общесибирского планового центра следует считать образование 10 января 1920 г. экономического отдела Сибревкома. Впоследствии он был слит со статистическим отделом Сибпромбюро ВСНХ в единый статистико-экономический отдел и явился базой для укрупнения и усиления экономического отдела Сибревкома, главной задачей которого стала разработка перспективного плана, единого для развития хозяйства сибирского региона, районирование, координация всех исследовательских работ, а также консультирование хозяйственных органов и организаций в деле решения различных экономических проблем: повышения производительности труда, рентабельности предприятий, установление новых систем оплаты и организации труда и т.д.¹³

В феврале 1921 г. экономический отдел Сибревкома приступил к работе над составлением годового плана на 1921–1922 операционный год и одновременно началась подготовка основных стратегических направлений для перспективного планирования на 1921–1925 гг. К этой работе привлекались по возможности все научные и инженерные силы Сибири. В г. Томске образовалось сразу несколько тематических групп, которые были готовы работать по заданиям Сибревкома: энергетическая, сельскохозяйственная, горная, промышленная. Научные изыскания велись на Алтае, в Кузбассе и других районах Сибири. К середине 1922 г. томскими учеными в экономический отдел Сибревкома было представлено сразу несколько докладов, которые представляли ориентировочные перспективные планы развития важнейших отраслей региона: сельского хозяйства, промышленности в целом и главных направлений (каменноугольной, металлургической, электротехнической, химической и др.)¹⁴.

Экономический отдел Сибревкома (Сибгосплан) являлся по сути дела рабочим аппаратом Государственной плановой комиссии, в состав которого вошла и комиссия по электрификации Сибири (отделение комиссии ГОЭЛРО). На IV Всесибирской партийной конференции были доложены основные наметки плана на пятилетие 1921–1925 гг. и на ближайший 1921–1922 г. 18 января 1922 г. планы были утверждены Сибревкомом, а в феврале одобрены Госпланом и рекомендованы для изучения плановым комиссиям других регионов. В сибирских планах намечалось преимущественное развитие угольной, лесной и металлургической промышленности; широкое развитие кожевенной, сахарной, мясной и других отраслей промышленности, основанной на переработке сельскохозяйственного сырья; развертывание строительных работ, в том числе и жилищного строительства. Годовой план на 1921–1922 г. охватывал 195 государственных предприятий, подведомственных органам ВСНХ с числом рабочих более 80 тыс. чел., на которых предполагалось добыть около 100 млн. пудов каменного угля, произвести 900 тыс. пудов кокса, 103 тыс. пудов стекла, 44,3 тыс. ящиков спичек, 90 тыс. пудов мыла, выплавить 235 тыс. пудов чугуна, 153 тыс. пудов железа, заготовить 900 тыс. куб. саж. древесины и т.д.¹⁵

Таким образом, можно сказать, что первый в СССР перспективный план на пятилетие и единый годовой региональный план были разработаны в Сибири. Отмечая это обстоятельство, руководитель экономического отдела Сибревкома и Сибирской плановой комиссии того периода И.М. Майский писал, что разработка перспективных хозяйственных планов в Сибири «представляет собой крупное явление в экономической жизни нашей Республики. До сих пор нет еще ни всероссийского хозяйственного плана, ни хозяйственных планов отдельных областей. Сибирский план есть первая попытка данного рода»¹⁶.

По воле судьбы Иван Михайлович Майский, в будущем известный советский дипломат, историк, публицист, в начале 1920-х гг. оказался одним из первых советских хозяйственных организаторов Сибири и первых теоретиков стратегии ее освоения в XX столетии, хотя в его официальной биографии этот факт опущен как незначительный¹⁷. Тем не менее, его представления о перспективах Сибири в начале XX века были развиты последователями, через много лет составили идейную основу «стратегии покорения» сибирского края, дают о себе знать и в современной жизни сибиряков. Майский стоял у истоков формирования экономической политики по отношению к сибирскому региону в рамках советской административно-командной системы, хотя в 1918 г, будучи министром труда в правительстве Колчака, стоял на позициях «экономической и государственной самостоятельности Сибири». Вступив в феврале 1921 г. в партию большевиков, бывший меньшевик И.М. Майский получил назначение руководить

экономическим отделом Сибревкома и все силы приложил для создания советской системы административно-централизованного управления сибирской территорией. Он одновременно выступал организатором хозяйственной деятельности в регионе в новых политических и экономических условиях и непосредственно участвовал в разработке первых перспективных хозяйственных планов, определяющих социально-экономическое развитие Сибири на долгие годы.

Вслед за В.И. Лениным, Л.Д. Троцким и другими политическими лидерами Майский рассматривает сибирский регион как форпост для коммунистического влияния в Азии. Он писал в этот период: «Советская экспансия в Азии лишь тогда станет воистину неодолимой, когда народы востока станут получать из России не только коммунистическую литературу и коммунистическую винтовку, но также товары, произведенные на коммунистических фабриках и заводах»¹⁸. Он считал, что для достижения этих целей необходима была индустриализация в первую очередь пограничных южных районов Сибири (Алтай, Кузбасс), богатейших природных кладовых с минеральным сырьем, лесом, источниками энергии. Здесь нужно развивать угледобывающую, металлургическую, энергетическую, текстильную, кожевенную отрасли промышленности, важные и в военно-оборонном отношении. Они обеспечат сибирскому региону назначение не только экономической основы распространения коммунистических идей, но и тыла государства в случае военного нападения со стороны западных границ. Именно своим сырьевым и энергетическим потенциалом Сибирь поможет продержаться первой в мире социалистической стране до победы мирового коммунизма.

Несмотря на некоторую идеалистичность в выборе перспективных направлений экономического развития Сибири, связанных с неизбежностью мировой социалистической революции, в практике хозяйственного строительства И.М. Майский оставался реалистом. Здесь в его представлениях преобладал не политик, а ученый – экономист. Он в основном объективно оценивал возможности послевоенной Сибири и считал, что жизненной необходимостью является восстановление традиционных для сибирского хозяйства отраслей, хотя бы до уровня 1917 г., а затем его повышать с помощью рациональных способов ведения хозяйства, открытых наукой и практикой. Во вторую очередь – развивать лесную промышленность не столько для собственных нужд, сколько для товарообмена с границей. Традиционные для России экспортные товары – продукты сельскохозяйственного производства вряд ли целесообразно вывозить в ближайшее время, так как советская республика испытывает недостаток продовольствия.

Реальными представлялись для Майского на ближайшую перспективу проекты восстановления горнодобывающей промышленности, а вот в сфере железодобывающей отрасли, Сибирь, считал он, не скоро сможет играть

сколько-нибудь существенную роль, так как минувший период не оставил в наследство ни крупных разработок железных руд, ни хорошо оборудованных металлургических заводов. Идеалом для Сибири является восстановить в ближайшие 2–3 года работу тех небольших предприятий, которые уже имелись в регионе¹⁹.

Не переоценивал Майский и роль иностранных концессий в реализации Сибири. Он писал, что надеяться приходится только на самих себя. «Капиталистические варяги», пришедшие из-за границы вряд ли смогут хотя бы отчасти заменить нас самих в деле восстановления экономической жизни страны²⁰. Взгляды Майского разделяли многие сибирские ученые и общественные деятели, которые в 1920-е гг. активно сотрудничали с государственными организациями в деле социально-экономического управления. Майскому удалось привлечь к плановой работе известных специалистов Сибири, профессоров сибирских вузов И.И. Бобарыкова, В.Г. Болдырева, Н.Я. Новомбергского, П.П. Маслова, Н.П. Огановского и др. Такого высококвалифицированного состава Сибирская плановая комиссия, как при Майском, уже не имела никогда. В Иркутске, Томске, Омске действовали «группы членов Сибгосплана» из состава местной профессуры, прекрасно знающей сибирские проблемы. Майский добился для них решением Сибревкома особого положения об оплате труда из специально созданного для этой цели как денежного, так и натурального фонда. С отъездом Майского такого внимания к специалистам уже не было, они постепенно оттеснялись политиками от штурвала экономического управления в Сибири. В заключение, чтобы быть до конца объективным, хочется отметить тот факт, что Майский в своей долгой творческой деятельности на государственном поприще, больше никогда не занимался сибирскими проблемами. Это был лишь отправной пункт его достаточно блестящей советской карьеры, но для Сибири и сибиряков его кратковременная деятельность не прошла бесследно. Организованная Майским Сибирская плановая комиссия достаточно быстро стала безотказным механизмом централизованно-командного управления Сибирью – огромным, труднодоступным в транспортном отношении, малозаселенным регионом со всеми вытекающими из этого последствиями.

Сам И.М. Майский прожил долгую жизнь (91 год, 1884–1975 гг.) в свое противоречивое время. По-видимому, он не только по долгу службы, но и в жизни был великим дипломатом. Это качество скорее всего и помогло ему выжить и многое успеть: участвовать в крупнейших дипломатических миссиях страны, подготовке тысяч специалистов-дипломатов и государственных управленцев, сотен статей и книг. Хотя уже одной принадлежности к ЦК меньшевиков было достаточно, чтобы оказаться в сталинских застенках. В 1919 г. он в связи с участием в Сибирском правительстве подвергался яростной критике со стороны Ленина, который большую долю

вины за установление диктатуры Колчака возлагал именно на лидеров эсеров и меньшевиков, строивших, на его взгляд, иллюзорные планы организации «демократических» правительств в России. Имя меньшевика Майского, скатившегося по выражению Ленина на позиции соглашательства с буржуазией, называлось рядом с именем эсера Чернова, попавшего в разряд наиболее яростных антисоветчиков и врагов советского государства, а Майскому удалось не только сохранить свою жизнь, но и совершить блистательную карьеру в советской системе государственного управления.

Основная ценность первых сибирских перспективных планов состояла в том, что они не только способствовали накоплению опыта планирования, но и в общих чертах в основном правильно намечали стратегические направления социально-экономического развития региона по пути его модернизации и индустриализации. Дальнейшие реформы в плановых органах, совершенствование регионального и отраслевого планирования не изменяли главных подходов к прогнозированию и в целом хозяйственному управлению.

Коренная реорганизация плановых организаций Сибири произошла в 1923–1924 гг. Количество секций Сибирской плановой комиссии увеличилось, отдельно выделились секции промышленности, транспортная, сельского и лесного хозяйства, увеличены штаты. В мае 1924 г. в Томске создана научно-техническая секция во главе с профессором Н.В. Гутовским. В состав секций, кроме постоянных сотрудников Сибплана, входили представители соответствующих структур государственного управления и заинтересованных ведомств. Одновременно совершенствовалась структура губернских плановых комиссий. Значение плановой работы возрастало в связи с успешным выполнением плановых наметок в 1923–1924 гг. План по промышленности в целом по Сибири был выполнен на 97,7 %, в том числе по каменноугольной на 92,2 %, золотодобывающей – 108,4 %, металлообрабатывающей – 101,9 %, кожевенной – 88,2 %, пищевой – 139 %.²¹

К этому времени центральными партийными и государственными органами страны ставится вопрос о повсеместной разработке пятилетних планов развития промышленности. Уже были составлены и обсуждены в правительстве планы развития металлургии на 1923/24–1927/28 гг., угольной и торфяной промышленности. Во всех районах страны широким фронтом шла работа по составлению планов всех отраслей народного хозяйства, в общих чертах намечался перспективный план восстановления и развития всей промышленности страны.

На «пятилетке», как форме разработки долгосрочной экономической стратегии, остановились не сразу. Предлагались и «двухлетки» и «четырёхлетки» и даже «семилетки». Все же пятилетний цикл развития хозяйства привлек к себе большее внимание. Для этого, как писал Г.М. Кржижановский, имелись свои причины. Во-первых, это нормальный срок для

развития крупных промышленных сооружений: больших районных магистралей, железных дорог, заводов, ирригационных систем и т.п. Во-вторых, и в сельском хозяйстве наблюдается известная цикличность позволяющая, именно для периода в пять лет лучше рассчитать среднюю урожайность, ибо благополучные годы в редких случаях выходят за рамки трехлеток. И наконец, в-третьих, потому, что разбивка более длительных перспективных планов на пятилетние циклы имеет также свою логику и удобство в подразделении общих хозяйственных заданий на крупные строительные и производственные этапы, позволяющие сконцентрировать внимание на основных, важнейших моментах всего хозяйственного строительства в целом²².

С самого начала постановки вопроса о разработке пятилетнего плана развития промышленности Сибири на Первом съезде работников плановых организаций региона в марте 1923 г. он рассматривался как план не только восстановления сибирской промышленности до довоенного уровня, но и как план дальнейшей ее реконструкции и модернизации. В последующее время, особенно после 1925 г. сибирские пятилетки все чаще и чаще именовались планами индустриализации. В августе 1925 г. был одобрен и утвержден в сибирских государственных организациях проект развития металлургической промышленности Сибири, разрабатывался план электрификации региона. Намеченные планы предусматривали к 1930 г. значительное развитие металлообрабатывающей и металлургической промышленности, каменноугольной и машиностроения, увеличение основных фондов в 4,3 раза, числа рабочих в 1,8 раза, увеличение объема всего промышленного производства в 2,6 раза, в том числе: лесной – в 3,9, цементной – в 4,2, маслособойной – в 1,5, каменноугольной – в 2,3 раза²³.

Сибирская плановая комиссия в числе первых трех плановых комиссий страны (Северо-Западной и Кавказской) представила в Госплан пятилетний план развития хозяйства, разработанный практически без помощи центральных организаций. К тому же единственный из трех был признан удовлетворительным. Для его доработки и уточнения на месте с точки зрения централизованного финансирования основных мероприятий по просьбе председателя Сибплана А.М. Тамарина в начале 1926 г. ВСНХ РСФСР направил комиссию во главе с заместителем председателя А.П. Брыковым. Уточнение и доработка плана произошла в основном в направлении увеличения плановых заданий и более широкого охвата промышленности. С учетом этих корректировок составлялся план на 1925/26 операционный и последующие годы. 19 апреля 1926 г. Президиум ВСНХ РСФСР одобрил в основном пятилетний план развития хозяйства Сибири и признал его «первым и главным шагом в направлении индустриализации»²⁴.

Научно-обоснованные предложения по перспективному планированию социально-экономического развития Сибири в 1920-е гг. принадлежали известному советскому экономисту Н.Н. Колосовскому. Будучи работником сибирской секции Госплана с самого начала ее организации в 1921 г., он многие годы своей деятельности посвятил изучению и решению региональных проблем. Активно участвуя в разработке схем экономического районирования Сибири, он предлагал направления ее хозяйственного и социального развития.

В 1925 г. Колосовский выделял «три Сибири», отличающихся не только географическим положением, но и характером производственных сил и отношений по сравнению с остальными частями СССР: Западную и Среднюю (до границ Иркутской губернии) как единую экономическую область, Восточную, включающую Иркутскую и Забайкальскую губернии, Бурятскую и Якутскую АССР. Отдельно рассматривался Дальний Восток. При этом отмечалось, что Западная и Средняя Сибирь и Дальний Восток в условиях НЭПа уже начали процесс своего хозяйственного восстановления и уже достигли положительных результатов. В Восточной же Сибири экономические процессы развиваются крайне медленно, так как эта территория удалена от мировых рынков: европейских с запада и тихоокеанских с востока²⁵.

Ученый рассматривал экономические перспективы Сибири не изолированно, а в рамках мирового сообщества, в котором традиционно находилась Россия до революции. Научный подход к планированию экономических перспектив, по его мнению, и должен предполагать исторические традиции, а не только природно-климатические и географические особенности регионов. Высказываясь за перспективное развитие хозяйства Сибири на индустриальной основе, Колосовский не относился к проблеме индустриализации декларативно, как многие политики того времени. Он считал, что события должны развиваться в рамках «разумных возможностей». Так, например, для Западной Сибири предлагалась в основном сельскохозяйственная ориентация. Для Средней, богатой угольными, железорудными и прочими месторождениями полезных ископаемых, планировалось развитие горной промышленности с решением, в первую очередь, Урало-Кузнецкой проблемы, которая, как технико-экономическая гипотеза, к 1925 г считалась уже достаточно разработанной для практического претворения в жизнь в ближайшие годы. В дальнейших планах развития Средней Сибири, – считал Колосовский, – следует предвидеть широкое развитие горного дела на месторождениях полезных ископаемых Алтая и Минусинской котловины. Здесь особо выделялось развитие Риддеровского полиметаллического государственного предприятия, являвшегося основным поставщиком в стране цинка, свинца, меди и серебра²⁶.

Вторая очередь индустриального наступления связывалась с Восточной Сибирью, богатой лесом, водой, минеральными ресурсами, энергоносителями. Здесь разрабатывался Колосовским экономический проект создания Ленско-Байкальского промышленного комбината с созданием широкого круга производств: содосульфатного, дающего продукты для кожевенных, стекольных и мыловаренных заводов, лесодобывающего и лесоперерабатывающего, керамического, цементного, металлургического по выплавке как черных так и цветных металлов. Энергия для промышленных предприятий может быть получена в Круго-Байкальском районе (Иркутск–Верхнеудинск), причем процесс электрификации может быть разбит на этапы: по мере роста хозяйственного потенциала можно включать в общую сеть небольшие электроустановки на горных речках, впадающих в Байкал²⁷.

Относительно Восточной Сибири Н.Н. Колосовский предлагал «проводить решительную линию на новое хозяйственное строительство в целях изыскания путей для создания в конечном счете крупнейшей индустриальной базы в Азии – второй после Урало-Кузнецкого комбината». Он писал, что «Восточно-Сибирская хозяйственная проблема ждет своего разрешения. Без укрепления в хозяйственном отношении Восточной Сибири не может быть уверенного хозяйственного строительства на Дальнем Востоке. Восточная Сибирь – мост между экономикой Союза и нашим Дальним Востоком. Существующий экономический разрыв между сибирским западом и востоком сам собой не может быть устранен. Нужна сознательно направленная к тому планирующая государственная воля»²⁸.

В концепции Н.Н. Колосовского хозяйственные проблемы взаимоувязывались с проблемами развития сопредельных территорий СССР и пограничных стран азиатского континента. Так, например, он писал, что с осуществлением Урало-Кузнецкого проекта можно говорить о связях Сибири и Средней Азии, достройке Семиреченской железной дороги и направления затем на юг среднесибирского хлеба и леса. «Не исключена разумность организации в Среднесибирском районе некоторых дополнительных производств на местном сырье для более широкого рынка не только Средней Азии и Сибири, но и сопредельных с ней азиатских стран»²⁹.

Ленско-Байкальский район, как считал ученый, рано или поздно будет огромным промышленным центром, который будет стягивать сырье для переработки с большого пространства, прилегающих к нему территорий Восточной Сибири, Якутии, Монголии, вполне вероятно Китая, который, кстати, может представить неограниченное количество рабочей силы для индустриализации Сибири. «Проблему хозяйственных взаимоотношений с Монголией, Манчжурией, Китаем, проблему укрепления нашего Дальнего Востока в экономическом и политическом отношении приходится решать, опираясь на Ленско-Байкальский район, как основной плацдарм. Географические условия и транспортная удаленность этих частей совершенно не

способствуют обслуживанию данных отдаленных окраин из западносибирского центра. Требуется особый центр, способный быстро расти на базе материальных богатств края»³⁰.

Созданию Ленско-Байкальского индустриального комбината в проектах Н.Н. Колосовского уделялось исключительное внимание. Оно вместе с реализацией Урало-кузнецкой программы должно создать условия для будущего экономического благополучия СССР. Ученый предлагал в целях накопления средств для строительства индустриальных гигантов в будущем не пренебрегать развитием мелких полукустарных производств по переработке местных продуктов сельского хозяйства, соляных варниц, простой лесоразработки и т.д. Для скорейшего проведения в жизнь мероприятий по хозяйственному подъему Ленско-Байкальского района необходимо создание отдельной административной единицы – края с включением в него территорий Иркутской и Забайкальской губерний и Бурят-Монгольской республики. «Без такого объединения сколько-нибудь крупные хозяйственные начинания в районе, неизбежно затрагивающие интересы разных административных образований, будут очень затруднены, если не обречены на неудачу»³¹.

Н.Н. Колосовский отстаивал точку зрения Госплана об исключительно централизованном характере управления социально-экономическим развитием Сибири. Он писал, что в условиях советской власти уже в «ближайшие 10–15 лет на относительно мало дифференцированном теле сибирской экономики должны быть заложены очаги нового хозяйственного быта и прочные основы той новой экономики Сибири, которая пока проектируется на карте Госплана в виде экономических районов. Именно в ближайшие 10–15 лет произойдет углубление дифференциации экономики Сибири, связанное с индустриализацией и провести ее необходимо настолько далеко, насколько позволят обстоятельства. Логика наших доводов, определяющих наше отношение к Сибири, лежит частично не в плоскости узкосибирских интересов, а в плоскости союзных подходов к Сибири и Дальнему Востоку»³².

К 1925 г. в сибирских управленческих организациях сложилось свое понятие индустриализации региона. В первую очередь, она понималась, как необходимое явление для социально-экономического развития региона. Индустриализация, предполагалось, поможет ликвидировать безработицу, повысит эффективность сельскохозяйственного производства, а главное насытит рынок потребительскими товарами, на котором в дефиците предметы первой необходимости: одежда, обувь, ткани, мыло, махорка, спички, оконное стекло, гвозди и т.п. Об этом постоянно говорили в своих публичных выступлениях и статьях в печати сотрудники Сибирской плановой комиссии и Сибкрай СНХ: Тамарин А.М., Зуев П.Д., Осипов И.И., Месяцев П.А. и др. Являясь основными разработчиками первых пятилет-

них планов развития народного хозяйства Сибири, они ставили задачу решения в первую очередь сибирских проблем, улучшения жизни сибиряков в ближайшей перспективе, в связи с чем, не всегда находили понимание в центральных организациях. Так, при обсуждении сибирских планов в Госплане сибиряков неоднократно обвиняли в «местничестве», в «узости подхода» и т.д. Тем не менее, данные обвинения выглядели мало обоснованными, так как в сибирских планах, согласно директив из Москвы, планировалось создание новых производств, промышленных центров общегосударственного значения. Первый из них намечался на юге Западной Сибири, причем отмечалось, что производство сибирского металла будет исключительно дешевым. Индустриальные производства, в свою очередь, заложат основу для реконструкции традиционных для Сибири и оцененных проектировщиками как «отсталых» и «низкорентабельных» отраслей сельского хозяйства, лесной и угледобывающей промышленности, производства предметов потребления. Социальная сфера по заданиям центральных организаций практически не рассматривалась. Проектировщиков население интересовало лишь с точки зрения трудовых ресурсов для нового строительства. Реальное хозяйственное развитие региона на ближайшие годы связывалось в основном с сельским хозяйством, потребности которого должны стимулировать создание индустриальных производств. Такие представления в 1925 г. являлись преобладающими как среди научно-технического персонала плановых комиссий так и среди государственных чиновников, определяющих и организующих экономическую политику в регионе. В целом разрабатываемые планы промышленного развития рассматривались в основном в качестве рабочих плановых гипотез, рассчитанных на длительную перспективу.

Во второй половине 1920-х гг. произошел переход к более жесткой плановой политике, когда планы стали рассматриваться как директивные задания, подлежащие неукоснительному выполнению, изменился и весь политический курс в экономическом и в целом государственном управлении. Началось откровенное свертывание НЭПа. Радикально настроенные большевистские лидеры, смирившись с проблематичностью мировой революции, которую в 1917–1918 гг. они ожидали буквально со дня на день, взяли на вооружение новую идею, признали возможность строительства социализма, а затем и коммунизма в одной стране, но форсированными темпами. Несмотря на сильное противодействие со стороны так называемых «правых» (Ф.Э. Дзержинский, А.И. Рыков, Г.К. Орджоникидзе) им удалось на XV партийной конференции в октябре–ноябре 1926 г. включить в резолюцию задачу «в минимальный срок нагнать, а затем и превзойти уровень индустриального развития передовых капиталистических стран». Идея «догнать и перегнать» капитализм, вошедшая в важнейшие государственные документы, а именно таковыми были резолюции партийных

съездов, составила затем теоретическую основу того политического авантюризма, который проявился в безудержном наращивании темпов индустриализации страны за счет снижения жизненного уровня населения. И, надо сказать, большевистские радикалы смогли убедить в «правильности» своей политики достаточно широкие слои этого населения, чему способствовала нагнетаемая обстановка постоянного напряжения, ожидания войны. Естественным выглядел тот факт, что страна, противопоставившая себя всему миру, должна очень быстро развивать свою промышленность, в основном тяжелую, которая необходима для формирования мощного военно-экономического потенциала. Политики усиленно внушали людям, что страну со всех сторон окружают вражеские государства и в любой момент надо быть готовым отразить их натиск. Тем более опыт мировой войны показал, что индустриальное развитие страны играет решающую роль в военных конфликтах.

В этой политической стратегии вопрос об индустриализации Сибири получил новую окраску. Как уже не раз отмечалось, по причине своего географического положения регион традиционно рассматривался российскими политиками как форпост на востоке страны, своеобразный коридор, связывающий европейские и азиатские государства. Советские руководители также подчеркивали роль Сибири как экономического тыла в случае военных конфликтов на западе. В этой связи родился план форсированного формирования в сибирском регионе мощного промышленного потенциала в составе отраслей топливно-энергетического комплекса, металлургии, химии, машиностроения. Сибирские плановые организации получали установки разрабатывать по сути дела планы развития промышленного комплекса.

В 1926 г. вся плановая и управляющая экономикой система страны приступила к разработке перспективного плана, рассчитанного на достаточно длительный срок (15 лет, до 1941 г.) и получившего название «генеральный». Идея разработки такого плана возникла в Государственной плановой комиссии под руководством Г.М. Кржижановского, как логическое продолжение реализации проектов ГОЭЛРО, способствующих дальнейшей индустриализации и модернизации хозяйства СССР на базе электрификации. В июне 1925 г. Г.М. Кржижановский представил в президиум Госплана свои соображения о разработке Генерального плана развития народного хозяйства, рассчитанного на 10–15 лет. Он предлагал, использовать при составлении плана, по его словам, строго научный подход, основывающийся на скрупулезном изучении исходного уровня развития как экономики, так и социальной сферы страны, характеристик географических возможностей и природных ресурсов всей территории СССР на основе проведенного экономического районирования. Он подчеркивал, что в новом перспективном плане должна прослеживаться та же концепция хо-

зяйственного строительства, что и в плане ГОЭЛРО. Основной показатель хозяйственного подъема страны – это «состояние ее энергетики, рассматривая последнюю в широком плане, как общую работоспособность страны, включая в это понятие и энергетику живого труда». Поэтому любой план реконструкции народного хозяйства будет «в последнем счете планом энергетического характера в том смысле, что он иллюстрирует энергетику, то есть работоспособность страны»³³.

Вторая стратегическая идея, высказанная Г.М. Кржижановским в докладе на заседании президиума Госплана в 1925 г. заключалась в необходимости комплексного хозяйственного развития на базе электрификации всех без исключения экономических районов страны. Только такой подход, по его словам, поможет преодолеть отсталость и создаст условия для подъема страны в целом до передового в мире экономического уровня. Вместе с тем, Кржижановский отмечал, что определяющее значение энергетики, электрификации народного хозяйства и его технической реконструкции не означает требований преимущественного финансирования электростроительства по сравнению с другими отраслями. Финансирование должно планироваться пропорционально и для развития других отраслей народного хозяйства «в направлении таких нужд, которые возможно не будут стоять в непосредственной связи с задачами электрификации, а будут определяться необходимостью создания пропорциональной, комплексной структуры народного хозяйства»³⁴.

Комплексное развитие районов страны в этот период, как главная идея, все чаще называется в государственной экономической политике и определяется одной из основных задач, которую необходимо решить в процессе строительства социализма в целях ликвидации фактического экономического и социального неравенства отдельных районов страны. Данная декларация, надо отметить, присутствовала без особых изменений во всех последующих советских социально-экономических программах, а идея комплексности хозяйственного развития успешно разрабатывалась и реализовывалась в проектах территориально-производственных комплексов СССР.

Предложения председателя Госплана были одобрены членами президиума и обсуждались на Первом Всесоюзном съезде работников плановых комиссий, на котором было решено разработать общие указания и максимально привлечь к работе над составлением Генерального плана развития народного хозяйства страны до 1941 г. всех региональных работников. «Лишь опираясь не на средние цифры, – говорил Г.М. Кржижановский, – а на материалы районов, проработанные работниками мест, при любовном и глубоком изучении той обстановки, которая их непосредственно окружает, возможно создать такую живую ткань всего нашего хозяйственного опера-

тивного и планового целого, которая действительно будет расти и расцветать пышным цветом, лишенным бюрократизма и казенщины»³⁵.

В конце мая 1926 г. общие указания Госплана по составлению Генерального плана были утверждены президиумом и разосланы на места. В хозяйственных пропорциях страны планировался значительный сдвиг в сторону промышленности. Такой подход в принципе не стал неожиданностью для сибирских плановиков. Они уже стали привыкать к мысли о необходимости индустриализации для социалистического будущего. Вопрос о приоритетном развитии промышленности рассматривался в перспективных разработках и ранее, когда по заданию комиссии ВСНХ в начале 1926 г. пересчитывались плановые показатели по многим отраслям сибирской промышленности в сторону увеличения в несколько раз. Специалисты Сибирской плановой комиссии с энтузиазмом включились в работу по составлению новых вариантов планов, теперь уже рассчитанных на длительную перспективу – целое пятнадцатилетие. Генеральный план как вид долгосрочного планирования привлек внимание тем, что создавалась видимость возможностей проявления творчества. Казалось бы, для определения прогнозов на такой длительный срок не требуется точных расчетов, необходимо наметить лишь главные направления экономического развития. Эта работа была поручена самым опытным работникам Сибплана. Комиссию по генеральному планированию возглавил профессор Н.Я. Новомбергский, привлечены члены специального научно-исследовательского бюро при плановой комиссии, в котором ударную силу представляла так называемая томская группа, состоявшая из профессоров и преподавателей томских вузов, уже зарекомендовавших себя исследователей Сибири, сторонников ее индустриального развития С.А. Балакшина, Н.В. Гутовского, С.В. Лебедева, В.И. Минаева, М.А. Усова и др. Руководство Сибплана стремилось придать своей работе над генеральным планом научный характер. В разработке плана предполагалось самое широкое участие всех заинтересованных ведомств, окружных плановых комиссий, местных органов советской власти. Как необходимое условие успешной работы намечались постоянная связь и консультации с Госпланами РСФСР и СССР, а также ожидалось получение директив и установок по методологии составления планов различного уровня (генерального, пятилетнего и ежегодного) в региональном и отраслевом разрезах.

Но развернуть такую продуманную и научно подготовленную работу по составлению перспективных планов не удалось. Жесткие сроки, назначенные вышестоящими организациями, задержка в получении методической документации, отсутствие квалифицированных специалистов в окружных и районных плановых комиссиях, а подчас низкие финансовые возможности плановых органов не позволили качественно выполнить подготовку планов, что признавали сами разработчики: «Авральная ситуация не

давала возможности проработать все разделы плана»³⁶. Наиболее проработанным оказался материал о развитии тяжелой промышленности, менее – по легкой, сельскому и лесному хозяйству и уж совсем схематично планировалась социальная сфера. В первом варианте генерального плана, подготовленном к лету 1927 г., получили отражение в какой-то степени лишь здравоохранение, народное образование и коммунальное хозяйство. Да еще планировались меры по преодолению «наследия капиталистического прошлого» – социальных аномалий. К 1941 г. предусматривалось ликвидировать детскую беспризорность, нищенство, проституцию и алкоголизм.

Несмотря на стремление следовать полученным инструкциям Госплана, сибирские плановики пошли все-таки своим путем, не смогли отступить совершенно от той объективной реальности, в которой они работали и жили. Первый вариант Генерального плана развития народного хозяйства Сибири рассматривал перспективы края преимущественно с учетом интересов главной отрасли специализации Сибири – сельского хозяйства, доля которого в совокупной продукции региона в этот период составляла 3/4³⁷. Наиболее четко эта особенность первого варианта генплана проявилась в намечавшейся структуре роста национального дохода в регионе. В расчете на душу сельского населения он должен увеличиться за 15 лет в два раза, на душу городского населения – примерно на 80 %. Интересами сельского хозяйства руководствовались проектировщики при составлении планов развития машиностроения, химической промышленности, строительной индустрии и транспорта³⁸.

Однако взятый Коммунистической партией и советским правительством курс на индустриализацию обусловил необходимость радикального пересчета намеченных планов. В 1928–1930 гг. разрабатывается новый вариант плана, в котором все внимание обращено на приоритетное развитие промышленности. По подсчетам профессора Новомбергского приведенным в журнале «Плановое хозяйство» (1928 г., № 3) рост тяжелой промышленности по новым подсчетам к 1941 г. по сравнению с 1927 г. намечался в 13 раз, легкой – в 4 раза. Хотя и планировалось строительство в Сибири шести сахарных и трех льноткацких заводов и прочих предприятий по переработке сельскохозяйственного сырья, но при распределении капитальных вложений приоритет получили опять же отрасли тяжелой промышленности. Так, в течение 15 лет предполагалось вложить в каменноугольную промышленность 166 млн. руб., в черную металлургию – около 100 млн., во всю промышленность по переработке сельскохозяйственного сырья – 70 млн., в хлопчатобумажную – 38 млн., в деревообработку – 12 млн. руб.

У сибирских плановых органов уже не было той свободы, которая имела место при разработке перспективных планов в 1921–1925 гг. Все расчеты контролировались центром, выполнялись в рамках директив, посту-

павших из московских кабинетов Госплана с грифом «Секретно. Оглашению не подлежит». В директивных документах содержались инструкции о том, на разработку планов каких отраслей сделать упор. В центре внимания находилось развитие каменноугольной промышленности Кузбасса, строительство здесь металлургических, химических, машиностроительных предприятий. В связи с таким подходом правительственную поддержку и финансирование получали поиск и изучение тех месторождений полезных ископаемых, которые были необходимы для данных видов производств.

Директивы, поступавшие в сибирские плановые органы, отражали как бы единое мнение Госплана, но сохранилось немало свидетельств тому, что общие принципы построения перспективных планов вырабатывались в острой борьбе. Само планирование как цель, как направление хозяйственного развития поддерживалось многими специалистами, но скрупулезный расчет по годам развития всех отраслей, да еще по указаниям из Москвы, вызывал возражения. Например, В.А. Базаров подвергал сомнению саму возможность в условиях такой страны, как СССР, планирования, строгой регламентации по годам, составления контрольных цифр на каждый последующий год пятилетнего плана.

В.Г. Громан допускал существование планирования по годам, но считал, что контрольные цифры должны выдвигаться на основе предварительной научной проработки, иначе «они выглядят авантюрой, ни на чем не основывающейся». Он говорил, что основной идеей определения контрольных цифр должна быть мысль о достижении подвижного равновесия народного хозяйства в целом. Оценивая его состояние к моменту расчета контрольных цифр на фоне динамического исследования за ряд лет, необходимо учесть наличие имеющихся ресурсов, связь с мировым хозяйством, изучить, как можно сохранить подвижное равновесие народного хозяйства при максимально возможном его прогрессивном развитии в направлении оптимального использования производительных сил, роста благосостояния трудящихся масс и развития социалистических форм собственности. Громан предлагал модель разработки годовых планов, которая должна включить сравнение развития экономики в довоенный и послевоенный периоды, соотношение и структуру отраслей, их экспортные оценки и возможности. «Когда будет составлена полная экономическая модель развития хозяйства СССР за несколько лет, мы сможем предположить, какой будет будущая модель, из которой и сложатся контрольные цифры»³⁹.

Но разногласия в Госплане, как правило, не доходили до рядовых сотрудников местных плановых комиссий. Намеренно создавалась видимость единства в работе, коллективного демократического обсуждения плановых проблем. Больше с пропагандистской, чем с деловой целью проводились дорогостоящие всесоюзные и местные совещания и съезды пла-

новых работников с широким представительством от ведомств, профсоюзов, партийных и советских организаций. Партийные и советские функционеры в печати и с трибун выступали с призывами сделать плановую работу «открытой и понятной народным массам», которым якобы должна принадлежать контролирующая роль в деле выполнения планов социалистического строительства. Такие заявления можно охарактеризовать как демагогические, так как сами заявители по-видимому с трудом представляли «народные массы» в качестве экспертов хозяйственных проектов, для оценки которых необходимы специальные научные и технические знания.

Для плановых комиссий вторая половина 1920-х годов превратилась в постоянный процесс подготовки вариантов перспективных планов. Выступая на совещании плановых работников Сибири в мае 1928 г., профессор Новомбергский сообщил, что менее чем за два года было составлено три варианта первых, в рамках генерального, пятилетних планов. Каждый из них начинался с нового отправного года, по новой методике расчета. Неизменными оставались лишь требования жестких сроков представления материалов. Это парализовало работу плановых комиссий. Новомбергский говорил: «Не окончилась работа по одному заданию, как уже должна была начаться по другому с нарождающимся новым годом, по другой методике, с другими установками. В перерывах потухала энергия, разваливался до некоторой степени аппарат, происходила деморализация»⁴⁰.

Это выступление Новомбергского было одно из последних. 1928 год был последним годом его работы в Сибирской плановой комиссии. По-видимому, склонный к аналитическим рассуждениям и научным проработкам, профессор уже не устраивал плановые органы, оказавшиеся во власти политиков.

Сомнения и неудовлетворенность плановой работой прозвучали во многих выступлениях на совещании в мае 1928 г. Представители окружных комиссий, как правило, свои обиды и претензии адресовали работникам общесибирской плановой комиссии. Им трудно было представить, что «плановая чехарда» – результат политической борьбы в самых верхних эшелонах государственной власти. Не понимал полностью складывающейся политической ситуации в стране и председатель СибкрайСНХ В.С. Корнев, не раз представлявший сибирские интересы в СНХ, Госплане, ВСНХ РСФСР и СССР, неизменный участник в 1920-е годы всесоюзных партийных и советских форумов. Но и он не догадывался о всей глубине противоречий в государственной системе, относя все недостатки в плановой работе на счет отдельных нерадивых сотрудников и руководителей. Надо полагать, что именно это он имел в виду, когда на том же совещании со всей страстью заявил: «Мы имеем полное отсутствие согласованности в руководстве плановой работой. Это если не контрреволюция, то во всяком случае колоссальный экономический ущерб для Союза».

Ярый сторонник форсированной индустриализации Сибири, Корнев считал все-таки неразумным бесконечный пересчет планов, отметив, что только за последние три года (1925–1928) в СибкрайСНХ выполнено семь вариантов пятилеток.

Но тогда, в мае 1928 г., Василий Степанович не знал, что это не последние варианты. Официально первая пятилетка началась с 1 октября 1928 г., но первоначальный ее расчет пересматривался в сторону увеличения при составлении плана на каждый операционный год. В результате в опубликованном в 1930 г. варианте пятилетнего плана валовая продукция сибирской промышленности увеличивалась по стоимости со 123 млн. руб. в 1929 г. до 1463 млн. руб. в 1932/33 г. (проектировка 1928 г. составляла 494 млн. руб.). Львиную долю в ней составила продукция практически двух отраслей – угледобывающей и металлургической. После многочисленных споров и обсуждений увеличения угледобычи в Кузбассе было запланировано на конец пятилетки с 8 до 25 млн. т, значительно повысились плановые показатели и для черной и цветной металлургии. В 1929 г. были пересмотрены расчеты генерального плана. Цифры, определенные на конец пятнадцатилетнего периода в 1927 г. комиссией под руководством Новомбергского, увеличились примерно в 10 раз. Надо отметить, что Новомбергский свои расчеты считал максимальными, которые, возможно, будут достигнуты из-за каких-то непредвиденных обстоятельств, через 20–25–30 лет. Новый вариант генерального плана намечал довести добычу угля в Сибири к 1942/43 г. до 120 млн. т (вариант Новомбергского – 17134 тыс. т), производство черного металла до 9 млн. т (вариант Новомбергского – 819 тыс. т)⁴¹.

В феврале 1930 г. на заседании президиумов Госпланов СССР РСФСР были утверждены высокие темпы индустриализации Сибири, которые нашли свое цифровое выражение в расчетах первого пятилетнего плана страны. Например, планировалось увеличить удельный вес региона в основных капиталах края – с 7,3 % в 1927/28 гг. до 28 % в 1932/33 г. Еще более показательна динамика увеличения основных фондов. При среднем росте за пятилетие по СССР в целом на 289 %, в Центрально-промышленном районе – на 199, в Ленинградской области – на 211 %, в Сибири были запланированы темпы роста в 720 %. Валовую продукцию промышленности планировалось увеличить за пятилетие по СССР в среднем на 270 %, по Центрально-промышленному району – на 252, по Ленинградской области – на 244 %. В Сибири же планировалось увеличение на 509 %.⁴²

В резолюциях по сибирским плановым разработкам такие высокие темпы для Сибири объяснялись необходимостью сдвига хозяйственного развития страны в сторону восточных районов, так как здесь находятся основные энергетические и сырьевые ресурсы для создания материально-

технической базы социализма, а затем и коммунизма. В дальнейшем это политическое направление стало определяющим при составлении всех социально-экономических программ развития сибирского региона на долгие годы. За Сибирью директивно закреплялась специализация в деле поставки в хозяйственный оборот страны зерна, каменного угля, энергии, черных и цветных металлов, лесоматериалов, продуктов химии и лесохимии. С расширением индустриальной части общих планов по стране увеличивались и проектировки по Сибири. Так, первоначально Кузнецкий металлургический завод рассчитывался на производство 160 тыс. т черного металла до конца 1932 г., а затем, после расчетов 1930 г. – до 1,1 млн. т. Производство цинка и свинца вначале вообще не планировалось. Затем в первых вариантах первого пятилетнего плана 1927–1928 гг. предполагался выпуск 12,5 тыс. т в результате строительства Беловского цинкового завода. Расчет же 1930 г. запланировал до 90 тыс. т и строительство двух цинковых заводов.

Одновременно с количественными показателями роста выпуска продукции в 1929–1930 гг. были пересмотрены и многие качественные параметры создания новых производств. Ярким примером может служить история создания Новосибирского завода сельскохозяйственных машин. По первому проекту 1927 г. здесь не предусматривалось производство комбайнов. По проектировкам 1929–1930 гг. на конец 1932 г. планировалось выпустить 15 тыс. комбайнов, тракторный прицепной инвентарь в ассортименте. До минимума сокращалось производство сельскохозяйственных орудий конной тяги.

В сторону значительного увеличения в 1929–1930 гг. изменился план электрификации Сибири. Намечалось строительство дополнительно трех крупных электроцентралей в основных промышленных районах Сибири – Кемеровском, Кузнецком и Черемхово-Ангарском – с общей установленной мощностью 216 тыс. кВт. Всего мощность сибирских электростанций на конец пятилетнего периода (1932–1933 гг.) предполагалась в 501,9 тыс. кВт. В результате мощность электростанций увеличивалась в 20 раз, а выработка электроэнергии – в 32 раза. Потребление электроэнергии на государственных предприятиях за пять лет должно было вырасти с 29,5 млн. до 2 млрд. кВт/ч, или почти в 72 раза, а энерговооруженность на 1 рабочего – с 720 до 5500 кВт/ч.⁴³

Стержнем плановых разработок по Сибири являлась программа создания Урало-Кузнецкого комбината (УКК), которая рассматривалась проектировщиками первых пятилетних планов как интенсивное развитие комплекса отраслей тяжелой промышленности, среди которых главное место занимали топливно-энергетические отрасли, черная и цветная металлургия, а также химическая и коксохимическая промышленность. Эти отрасли в короткий срок должны были составить основу экономической жизни

всех районов страны восточнее Урала. Кроме того, на основе материально-технической базы, созданной на Урале и в Западной Сибири, предполагалось планомерное продвижение индустрии в новые районы с целью их заселения и хозяйственного освоения.

Несмотря на все трудности и непредвиденные обстоятельства в реализации программы Урало-Кузнецкого комбината, его сооружение действительно стало фундаментом индустриального развития Сибири в 1930-е гг. На строительство сибирской части УКК было затрачено 35,6 % всех капитальных вложений в промышленность Сибири, реализованных в первой пятилетке, из них 43,9 % промышленных вложений в Западной Сибири⁴⁴. Предприятия УКК в годы Великой Отечественной войны внесли существенный вклад в формирование оборонно-промышленного комплекса страны.

Таким образом, 1930 г. стал своеобразным рубежом в определении высоких темпов создания индустриальных производств в Сибири, которые обусловили последующее социально-экономическое развитие региона. Решение социальных и социально-демографических проблем впредь привязывалось к созданию как отдельных промышленных предприятий, так и целых промышленно-производственных комплексов. Вплоть до конца XX века в целом социально-экономическое развитие Сибири происходило в рамках централизованного директивного планирования, что давало как свои положительные результаты, так и негативные последствия для жизни человека в регионе.

2. Урало-Кузнецкий проект.

Разработку и реализацию идеи Урало-Кузнецкого комбината, знаменитого УКК, без преувеличения можно назвать крупнейшим проектом XX века, претворение в жизнь которого стало не только масштабным социально-экономическим событием но и мощнейшим фактором индустриализации и модернизации восточных районов страны. Суть проекта заключалась в организации крупного комплекса индустриальных производств одновременно в двух регионах с использованием месторождений железной руды на Урале и каменного угля в Кузбассе. Как нами уже отмечалось, эта идея впервые возникла в конце XIX в. в связи с ускоряющимся из года в год ростом потребности в металле, в т.ч. и в самом Урало-Сибирском регионе, где только активно развивающееся железнодорожное строительство требовало огромное количество металлоизделий. Предприниматели неоднократно высказывали предложения о создании новых и реконструкции старых металлургических предприятий, обмена ресурсами между ними, прежде всего использования кузнецкого угля на Урале и уральской железной руды в Сибири.

На рубеже XX в. богатство и экономическое могущество отдельных государств стало определяться наличием и рациональным использованием угля, нефти, металлов, которые оценивались как главные стратегические ресурсы. В России в этом смысле предполагались большие перспективы. Основным центром отечественной металлургии считался Урал. Здесь в начале XIX в. годовая выплавка чугуна достигала 10 млн. пуд., что составляло значительную величину в его мировом производстве. Однако к середине столетия в ведущих европейских странах появились новые технологии выплавки металлов, активно стало использоваться минеральное топливо. Уральский чугун, выплавляемый по-прежнему старыми методами, начал утрачивать свою значимость, вывоз его за границу постепенно сокращался. Да и в России уральская металлургия оказалась не на самых передовых рубежах. Продукция донецких, екатеринославских, херсонских предприятий, более производительных и рентабельных, вытесняла уральские металлоизделия с традиционных рынков Европейской России. С открытием движения по железной дороге ослабли позиции уральцев и в Сибири. В Российском правительстве стали всерьез задумываться о повышении рентабельности уральских металлургических заводов. В начале XX в. предпринимался ряд попыток повысить эффективность уральской металлургии, намечались государственные мероприятия, но конкретных действий не было произведено. Лишь в годы первой мировой войны приступили к организации тыловых районов на востоке страны.

Известный в начале века экономист И.Х. Озеров писал, что горные заводы Урала должны обязательно служить целям обороны государства, т. к. есть возможность получать чистый чугун и сталь, необходимые для изготовления орудий и другой военной техники. Географическое положение Урала в случае войны благоприятно: откуда бы неприятель не ударил, уральские заводы будут спокойно работать. К тому же природно-географические и экономические условия двух сопредельных регионов способствуют созданию Урало-Сибирского металлургического комплекса. Кроме железнодорожных путей здесь есть возможность использовать более дешевый водный транспорт, который без крупных капитальных вложений свяжет как производителей, так и потребителей металлургической продукции уральских горных заводов⁴⁵.

На Урале с первых дней войны начался перевод предприятий на военные рельсы. Внедрялись новые чрезвычайные формы управления металлургическими заводами. Координирующую роль стали играть съезды горнопромышленников, военно-промышленные комитеты и совещания, посредством которых государство пыталось управлять процессами военного производства, способствовать внедрению современной техники и прогрессивных технологий, применению более производительных механизмов и эффективных методов организации труда. Сибирь в правительственной

стратегии рассматривалась прежде всего как перспективная база для развития угледобывающей и металлургической отраслей, ориентированных на нужды обороны.

Деятельность Копикуза в целом соответствовала намерениям правительства повысить обороноспособность страны путем развития угледобывающей и металлургической промышленности восточных районов, но кроме политической и моральной поддержки оно ничего не могло предложить. Запрос акционеров о беспроцентной ссуде в 20 млн. руб. при «условии спешной постройки металлургического завода» не получил положительного решения в Государственной Думе. Российская казна в обстановке роста военных расходов была неспособна выделить необходимые кредиты.

Правда, благодаря использованию личных отношений руководителей Копикуза с высшими государственными чиновниками удалось получить крупный государственный заказ на поставку рельс и креплений для железнодорожного полотна, а также 2 млн. руб. беспроцентной ссуды от Главного артиллерийского управления в обмен на будущие поставки побочных продуктов коксохимического производства – бензола и толуола, применявшихся в изготовлении боеприпасов. Но этих средств было крайне недостаточно. И, как писал впоследствии исполнительный директор Копикуза И.И. Федорович, именно нехватка капиталов сдерживала строительство металлургического завода, «далее подготовительных работ, сооружения временного поселка и вспомогательных цехов дело не пошло»⁴⁶. А последовавшие затем в 1917–1918 гг. политические события отодвинули на десятилетие осуществление программы, которую, впрочем, унаследовало советское правительство. Оно восприняло идею создания тылового района. Несмотря на иной политический подход к государственному управлению, межгосударственным отношениям, большевики остались на тех же позициях формирования на востоке страны мощного военно-стратегического и экономического потенциала государства.

Особенно ярко эти воззрения проявились в марте 1918 г. после заключения Брестского мира, по условиям которого Россия теряла Украину, практически весь европейский юг, где располагались крупные промышленные предприятия. Сложившаяся ситуация заставляла советское правительство срочно обратиться к новым источникам угля и руды, находившимся на Урале и в Сибири. Так вновь возник интерес к Урало-Кузнецкой проблеме, решение которой стало рассматриваться в качестве панацеи от экономического краха. К тому же развитие крупной машинной индустрии на основе производства металла и добычи угля являлось важнейшим направлением экономической политики нового правительства, нацеленной на строительство социализма. В.И. Ленин в этот период писал: «Задача создания высшего, чем капитализм, общественного уклада требует и обес-

печения материальной основы крупной индустрии: развития производства топлива, железа, машиностроения, химической промышленности»⁴⁷.

В ходе индустриализации большевистское правительство предполагало решить ключевые проблемы: обеспечить техническое перевооружение отраслей экономики, в т.ч. сельского хозяйства, упрочение общественной собственности на средства производства, завоевание технико-экономической независимости и укрепление оборонного потенциала, подъем благосостояния трудящихся. В конечном итоге превратить страну из технически отсталой, преимущественно аграрной в высокоразвитую промышленную державу.

Заменить Донбасс и Запорожье как производителей угля и металла могли только Урал и Сибирь. Поэтому советское правительство с большим вниманием рассматривало все имеющиеся на этот счет проектные разработки. Наиболее подготовленными были признаны проектные изыскания Копикуза, в которых Кузбасс в кооперации с Уралом представлялся самым перспективным на востоке страны районом для промышленного освоения. Здесь можно было в короткий срок получить недостающее в результате потери Донбасса и Запорожья количество угля и металла.

Советское правительство во главе с В.И. Лениным изучало деятельность Копикуза, оказывало финансовую поддержку его предприятиям, особое внимание обращало на работу группы проектировщиков под руководством М.К. Курако, которая вселяла надежду, что начать строительство проектируемого доменного цеха металлургического завода можно будет уже весной – летом 1918 г. После встречи В.И. Ленина с А.А. Гапеевым – активным участником геологических изысканий Копикуза, получили финансирование из государственного бюджета геологические партии в Кузбассе. В их распоряжение направлялись также оборудование и специалисты.

Правление Копикуза в ответ на внимание советского правительства активизировало усилия в деле быстрого разворота производственных мощностей своих угледобывающих предприятий, в строительстве металлургического завода. Гарантией успеха представлялась помощь американских финансистов, которые обещали приобрести акции Копикуза на 500 млн. руб. В Москву пришло также сообщение о переговорах с английской фирмой «Бабкок и Вилькок» о кредите в размере 1 млн. фунтов стерлингов на 5 лет для поставки оборудования. В первых числах мая 1918 г. в Томске была намечена встреча руководителей Копикуза с директором-распорядителем лондонской фирмы⁴⁸. Но советское правительство не спешило одобрить эти предложения.

Также отвергнута была инициатива известных в России предпринимателей – директора Сормовского и Коломенского заводов А.П. Мешерского и компании «Стахеев», которые выдвинули проекты создания мощных

металлургических и металлообрабатывающих трестов, состоящих из государственных и частных предприятий. Территориально они должны были включать рудники Центрального и Южного промышленных районов, а также Урала и Сибири в случае создания Урало-Сибирского металлургического комплекса⁴⁹. Длительные переговоры закончились безрезультатно. Большевики откровенно заявляли о конфискации и национализации всех крупных промышленных предприятий, предлагая их специалистам переходить к ним на службу. Понятно, что в таких условиях дискуссии часто заходили в тупик и не позволяли оперативно решать деловые вопросы создания Урало-Кузнецкого комплекса. Тем не менее, организационно удалось добиться определенного прогресса.

В марте 1918 г. в системе ВСНХ был создан Уральский горнозаводской комитет в «целях подготовки к скорейшему переходу Уральской горной области и смежного с ней Кузнецкого бассейна, как единой хозяйственной единицы, к интенсивной и планомерной деятельности». Комитету поручалось, во-первых, оценить естественные богатства Урала и Кузнецкого бассейна и составить план их рациональной и экономически целесообразной эксплуатации; во-вторых, обследовать и учесть техническое оборудование Урала и Кузбасса и разработать план развития производства, переоборудования существующих заводов и строительства новых; в-третьих, наметить программу новой транспортной сети как в районе Урала и Кузбасса, так и для улучшения связи их с районами потребления продукции⁵⁰.

В апреле 1918 г. ВСНХ объявил конкурс на разработку проекта создания единой хозяйственной организации, деятельность которой охватывала бы горно-металлургическую промышленность Урала и Кузнецкий каменноугольный бассейн. Задание включало непосредственно сам технический проект, схему транспортных коммуникаций и общую финансовую смету. За лучший результат была назначена премия в 100 тыс. руб., за два последующих – по 25 тыс. руб.⁵¹

Предварительные перспективные планы создания УКК предусматривали дальнейшее развитие главных железорудных месторождений Урала, строительство новых металлургических заводов и рудников, а также связующих их железнодорожных путей. Добычу руды предполагалось поднять до 400 млн. пуд. в год. Кузнецкий бассейн должен был снабжать углем и коксом промышленность Урала. Намечалось довести годовую добычу угля в Кузбассе до 400 млн. пуд. и выжиг кокса до 200 млн. пуд. Кроме усиления мощности действующих рудников предполагалось ускорить строительство и ввод в действие новых горнорудных предприятий. Намечалось большое капитальное строительство.

В мае 1918 г. при Горнометаллургическом отделе ВСНХ была учреждена Уральская комиссия по разработке проекта снабжения страны металлом, который компенсировал бы потерю 200 млн. пуд. чугуна, выплавляв-

шегося на юге России. В работе комиссии приняли участие крупные ученые-металлурги и угольщики страны – М.А. Павлов, А.А. Бойков, В.Е. Грум-Гржимайло, В.Н. Липин и др. Изучались наработки Копикуза. Снова высказывалась «идея маятника» – обмена между Уралом и Кузбасом рудой и углем. В этих целях планировалось устройство специальной рудовозной железной дороги, соединяющей оба региона, строительство двух металлургических заводов: одного возле Кузнецка на базе местных магнитных железняков, второго – в северной части бассейна на привозных уральских рудах. В дальнейшем предполагалось сооружение металлургических заводов в Минусинском крае и других районах Сибири. Эти наметки легли впоследствии в основу Урало-Кузнецкого проекта. Уральская же комиссия считала, что в первую очередь нужно сосредоточить производство металла и металлоизделий на крупных действующих уральских заводах, где можно достигнуть значительного удешевления продукции, чем компенсировать расходы, связанные с перевозкой кузбасского угля на большие расстояния.

Урало-Кузнецкая проблема широко обсуждалась на Первом Всероссийском съезде Советов народного хозяйства, проходившем 25 мая – 4 июня 1918 г. В резолюции съезда говорилось, что в результате Брестского мира и временной потери индустрии на юге «неизбежно перемещение главных центров нашей промышленности в районы добывания угля и руды – на Урал и в Сибирь – и усиленное развитие производительных сил в этих областях»⁵².

Примечательны высказывания М.И. Калинина. Он отметил, что Брестский мир – вынужденный, стране предстоит военная и экономическая борьба. Чтобы ее вести, надо иметь организованный экономический тыл. Его нужно отнести в такую глубину, где бы он был менее подвержен опасности международных осложнений. Поэтому необходимо укреплять производственный потенциал на Урале и в Сибири, «где мы должны заложить основы своего будущего могущества»⁵³.

Это был момент исключительной важности. Решение Урало-Кузнецкой проблемы расценивалось как жизненно необходимое в государственном масштабе. Она звучала практически во всех выступлениях. О ней говорили первые лица государства того времени и представители с мест. Убедительно доказывалось, что с потерей промышленного юга экономическое положение России не столь безнадежно, пока у нее есть Урал и Сибирь, где необходимо срочно создавать новую угольно-металлургическую базу страны⁵⁴.

В связи с объявлением конкурса 25 апреля 1918 г. Центральное правление Союза профессионально-технических организаций Урала направило в ВСНХ телеграмму с предложением принять участие в разработке проекта комплексного использования природных богатств Урала и Кузбасса, счи-

тая это весьма важной политической и экономической задачей. Правление обещало привлечь ведущих научных деятелей и знатоков уральской горнопромышленности. В начале мая было создано специальное бюро по разработке проекта с секциями: геологической, транспортной, доменной и др., которые наметили общий план работы и предложили конкретные программы. Дали согласие принять творческое участие более 50 инженеров и ученых⁵⁵.

В Томске предложило свои услуги Общество сибирских инженеров (ОСИ), чьи представители уже сотрудничали с Копикузом. Пленум Томского губсовнархоза выделил для поддержки конкурса 25 тыс. руб. При ОСИ был создан Совет по разработке проекта под председательством проф. Н.В. Гутовского. Активное участие в работе приняли многие томские профессора и сотрудники Копикуза. Всего было занято, по сведениям И.И. Федоровича, свыше 40 «знатоков Урала и Сибири»⁵⁶. Они подготовили более 30 докладных записок по различным вопросам, связанным с разработкой Урало-Кузнецкого проекта. Совет был разбит на четыре секции: заводскую, транспортную, горную и экономическую. В каждой работало по 10–15 чел. Отдельные части проекта обсуждались на заседаниях секций, а затем утверждались на Совете. Планировалось, что к сентябрю 1918 г. удастся составить общий план действий по решению Урало-Кузнецкой проблемы.

В апреле 1918 г. в Кузбасс с мандатом от Совета Народных Комиссаров в специальном вагоне, который мог продвигаться по железной дороге беспрепятственно как военно-оперативный, была отправлена большая группа геологов и геодезистов, среди которых находились А.А. Гапеев, И.Я. Рыбаков, В.И. Бауман, В.И. Яворский и др. Однако развернуть работу согласно планам советского правительства им не удалось. Когда специалисты прибыли к месту назначения, в Сибири была уже другая власть.

Гражданская война отодвинула события до декабря 1919 г., но теперь с возвращением в лоно государственного управления южной российской металлургии вопрос о разработке Урало-Кузнецкой проблемы так остро уже не стоял. Урал и Сибирь стали в большей степени интересоваться как поставщики сырьевых и продовольственных ресурсов.

В январе 1920 г. в Сибирь прибыла правительственная делегация под руководством уполномоченного Совета Труда и Оборона В.М. Свердлова с предписанием Ленина организовать доставку в центральные районы России угля и продовольствия. Кузбасс, как и другие сибирские районы, представлял интерес только с этой точки зрения. Постройка металлургического завода отодвинулась на второй план. Группе М.К. Курако было предложено свернуть проектные работы и выехать в Донбасс для участия в восстании южной металлургии.

Куракинцы не хотели бросать начатое дело, которое они продолжали, несмотря на политические перипетии, смену власти. Работа вселяла большие надежды. Однако специалисты уже не принадлежали самим себе. После 1920 г. все управление экономикой сосредоточилось в Москве, там решались судьбы предприятий и целых отраслей. Инженеры и проектировщики вынуждены были подчиняться приказам. Иначе им грозил ярлык «саботажника», «контрреволюционера» с очевидными последствиями. Группа Курако последовала московскому предписанию. Сам М.К. Курако 5 февраля 1920 г. умер от сыпного тифа, его похоронили на Тушлепской площадке, где намечалось строить проектируемый завод. Проектные разработки куракинской группы были свернуты, затем частично использовались Тельбессбюро, которое начало свою деятельность в 1925 г.⁵⁷ Все работы по Урало-Кузнецкой проблеме, сделанные в 1918–1920 гг., попали в советские органы планирования и применялись в последующих перспективных планах развития народного хозяйства.

Новое отражение Урало-Кузнецкая проблема нашла в плане ГОЭЛРО, разработанном в 1920 г. и рассчитанном на 10–15 лет. Правда, в этом первом государственном плане развития экономики на базе электрификации подчеркивалась роль Урала как более подготовленного промышленного района, способного быстрее реализовать свои возможности. В этой связи говорилось, что интересы всего народного хозяйства выдвигают регион на первый план, так как положение Урала на границе Европейской России и Сибири с ее необъятными перспективами развития повелительно диктует возможно полное использование его богатств⁵⁸.

Планом ГОЭЛРО намечалась широкая программа добычи и переработки железных руд на Урале. Крупные месторождения железной руды в районе Богословского округа на Севере региона, горы Благодать и Высокой на Среднем Урале, мощные залежи южных районов (гора Магнитная, Бакал) давали возможность создать на Урале крупнейшую железорудную базу страны. Добыча железной руды планировалась к концу первого десятилетия в количестве 300 млн. пуд. против 110 млн. пуд., добываемых в царской России⁵⁹.

Намечалась значительная реконструкция всего уральского хозяйственного комплекса и, прежде всего, его ведущей отрасли – металлургической промышленности, предусматривалось дальнейшее увеличение выплавки чугуна на древесном угле. Однако мощный рост производства металла на Урале связывался все-таки с развитием коксовой металлургии. Коксующиеся угли, согласно плану ГОЭЛРО, могли поступать из Кузбасса или Донбасса. Давалось изложение обоих вариантов. В разделе «Электрификация Приволжского района и сооружение Волго-Донского канала» отстаивалась необходимость доставки на Урал донецкого кокса. Рассматривался также вариант, предусматривающий устройство крупного металлургиче-

ского завода в Уфе, на реке Белой, с тем, чтобы использовать водный транспорт для перевозки сюда из Донбасса кокса, а обратно на судах отправлять железную руду, получаемую с горы Магнитной. Эти производственные связи характеризовались как вероятные. Зато неоднократно подчеркивалось, что единственное известное угольное месторождение, которое во всех отношениях могло бы удовлетворить Урал, представляет Кузнецкий бассейн, и связь с ним наиболее благоприятна и желательна. Однако в рамках ближайшего десятилетия широкого развития коксовой металлургии, строительства крупных металлургических заводов на Урале и в Сибири пока не планировалось. Вывоз угля из Кузнецкого бассейна для уральской промышленности ограничивался недостаточной транспортной сетью и заводскими возможностями. На коксе ожидалось получать не более 5 млн. пуд. чугуна. Имелась в виду только реконструкция старых металлургических заводов с переводом их с древесного угля на кокс.

План ГОЭЛРО предусматривал разработку также энергетических углей Урала, необходимых для транспорта, электростанций и прочих нужд. Месторождения Кизеловского и Богословского районов, егорнинский антрацит, челябинские бурые угли служили основной базой снабжения топливом железорудного края. Общая выработка угля на Урале к концу десятилетия планировалась в количестве 250 млн. пуд.⁶⁰

В будущем намечалось строительство крупных металлургических заводов на Магнитогорском, Алапатыевском и Бакальском месторождениях руд. Эти предприятия производительностью 820 тыс. т чугуна в год, отмечалось в плане, должны действовать исключительно на минеральном топливе – коксе, но откуда он будет доставляться, не говорилось. Не приводилось конкретных цифр угледобычи и производства кокса в Кузбассе, не назывались и сроки развития здесь металлургической промышленности. Хотя упоминалось о ее больших перспективах в связи с открытием месторождений магнитного железняка в районе Тельбеса и бурого железняка в Салаирском хребте рядом с залежами каменного угля. Это давало возможность авторам плана ГОЭЛРО охарактеризовать Кузнецкий бассейн как район каменно-угольно-железной промышленности. За пределами планируемого десятилетия говорилось о строительстве здесь крупного металлургического предприятия. Давалась ссылка на проект металлургического завода в районе Кузнецка, разработанный М.К. Курако и его учениками. В дополнение к этому заводу предлагалось построить еще два: рельсотрубопрокатный и волочильный (гвоздепроволочный) и машиностроительно-механический. «Кузнецкому бассейну и отчасти Алтаю, – указывалось в плане ГОЭЛРО, – ввиду весьма благоприятных естественных условий, после осуществления необходимых путей сообщения предстоит быть по меньшей мере основным районом для снабжения продуктами тяжелой индустрии Сибири, а может быть, Туркестана и Монголии»⁶¹.

В 1924 г. Урало-Кузнецкий проект в разработках Госплана представлялся следующим образом. Стержнем его являлось создание металлургических заводов на Урале и в Кузнецком бассейне. Необходимыми условиями в этой связи выдвигались организация каменноугольного и железорудного дела, выжиг кокса и решение проблем транспортного обеспечения всего хозяйственного механизма, обеспечивающего широкомасштабное производство черного металла на технической основе, соответствующей высшим мировым стандартам того времени.

Технический проект намечал строительство на Урале трех крупных заводов по американскому типу с годовой производительностью до 50 млн. пуд. Первый из них планировался на Алапатьевском руднике со специализацией по прокату рельс, второй – близ знаменитой горы Магнитной с выпуском крупных видов металлоизделий – балок, швеллеров и т.п., третий – на Бакальском руднике, отличавшемся высоким качеством железной руды, для производства листового железа. В Кузбассе намечалось построить Кузнецкий завод на Тельбесских рудах. Если Уральские заводы в этом проекте должны были поставлять свою продукцию в Европейскую часть страны, то Кузнецкий ориентировался исключительно на сибирский рынок. Поэтому для него планировался расширенный ассортимент металлоизделий.

Центрами производства кокса намечались Северо-Кузнецкий район (Кемеровский), Центрально-Кузнецкий (Кольчугинский) и Южно-Кузнецкий (Заводской) для выпуска 215 млн. пуд. Предполагалось, что на Урал будет поступать только кокс. Потребность же в каменном угле должна удовлетворяться исключительно местными месторождениями Кизеловского, Егоринского, Челябинского и Полтаво-Брединского районов⁶².

Добыча угля в Кузбассе в перспективе планировалась в 470–800 млн. пуд., что требовало открытия 13 рудников производительностью от 20 до 40 млн. пуд. каждый. Проект сопровождался сметными расчетами по ценам 1913 года: транспорт – 325 млн. руб., горная часть (добыча каменного угля и железной руды) – 225 млн., металлургическая часть (строительство четырех новых заводов для выплавки 200 млн. пуд. чугуна) – 291 млн. руб.⁶³

Поступавшие в Госплан проектные материалы от уральской и сибирской плановых комиссий, несмотря на присутствие в них местных интересов, часто противоречащих друг другу, имели много общего. В первую очередь все они сводились к тому, что без поставок больших объемов минерального топлива, которое отсутствует на Урале, невозможно масштабное развитие уральской металлургии. Кузнецкий бассейн являлся естественным и неисчерпаемым источником необходимого кокса и антрацита.

Следующая общая посылка состояла в том, что невозможно ограничиться переустройством существующих заводов, а требуется создание не-

скольких новых металлургических центров. Важно также обеспечить формирование соответствующей железнодорожной сети. Но, пожалуй, самое главное условие всех проектов заключалось в том, что необходим достаточно крупный изначальный капитал, который в условиях сложившейся к тому времени общественно-политической системы имелся только у государства. Впрочем, как один из вариантов рассматривалась концессия. Тем более что в Кузбассе уже имелся опыт сотрудничества с иностранным капиталом. Возможно, это в какой-то степени повлияло на выбор руководством ВСНХ и Госплана в качестве приоритетного Урало-Кузнецкого варианта. В решениях Сибирской секции Госплана в 1924 г. отмечалось, что «выбор и разработка перспективного плана урало-сибирского хозяйства представляется задачей вполне необходимой и безотлагательной. На пути к осуществлению этого плана имеется целый ряд совершенно бесспорных начинаний и мероприятий, которые возможно осуществлять даже при современных стесненных обстоятельствах. Сибирь в этом отношении кое-что уже сделала и делает, тогда как Урал остается до сего времени пассивным»⁶⁴.

«Активность Сибири», по мнению госплановских руководителей, заключалась прежде всего в том, что в 1917 г. в районе г. Кузнецка началось строительство крупного металлургического завода с первоначальной программой выплавки 20 млн. пуд. чугуна и перспективой увеличения до 50 млн. пуд. металла в год. Спроектированный по лучшим американским образцам, этот завод мог стать одним из центров Урало-Кузнецкого проекта. Вторым весомым аргументом являлось то, что в Кузбассе уже было положено начало созданию крупного коксохимического производства. В 1915 г. на Кемеровском руднике Кузнецким каменноугольным и металлургическим обществом развернулось строительство 100 коксовых печей системы Оливье Пьетт для выжигания 9 млн. пуд. кокса в год и получения ряда продуктов сухой перегонки. Две трети строительных работ осуществили в первые полтора года. Далее дело продвигалось очень медленно, так как возникли трудности со снабжением стройки, были утрачены в пути механизмы, заказанные за границей, на Юге России, в Ленинграде и Москве. Огнеупорный кирпич удалось получить лишь в январе 1922 г., что несколько оживило стройку и открыло перспективу скорого пуска первой коксовой батареи. В области транспортного обеспечения помимо достройки до г. Кузнецка Кольчугинской железной дороги имелся и другой задел – произведены изыскания линии Польшаево-Новониколаевск, являвшейся головным участком кратчайшей магистрали, соединяющей центр Кузнецкого бассейна с Уралом. Все это вместе взятое давало основания руководству Госплана надеяться на успешное осуществление Урало-Кузнецкого проекта.

В то же время заявки уральцев на приоритетное развитие уральской части комбината не находили практического решения. Несмотря на все требования Уральского бюро Госплана учесть в перспективных расчетах расширение металлургической промышленности Урала, в пятилетнем плане Урал-ЭКОСО на 1922/23 – 1926/27 гг. вопрос о переходе на коксовую плавку не включался в производственную программу ни одного завода. Кроме того, отсутствовали заявки на использование кузнечного кокса, без которых в условиях плановой системы он просто не мог производиться. Не были заключены договора с НКПС о грузоперевозках и специальных тарифах.

Таким образом, события начала 1920-х гг. свидетельствуют, что у советского правительства отсутствовала четкая и продуманная программа создания Урало-Кузнечного комбината. Идеи и планы быстро менялись в зависимости от конкретных обстоятельств, изменения экономической и политической ситуации. Например, в 1921 г. предпринимались попытки возобновить в Кемерово начатое Копикузом строительство печей и химического завода. Постановлением СТО это строительство признавалось срочным. В Петрограде, Киеве и на Урале было заказано оборудование. Но разразившийся топливный кризис, падение добычи угля приостановили эти действия. В январе 1922 г. потребовалась поездка Ф.Э. Дзержинского в Сибирь для наведения порядка. Центральный комитет Всероссийского союза горнорабочих создал специальную комиссию для выяснения причин, вызвавших спад угледобычи в Кузбассе. В итоговом документе отмечалось, что у бассейна огромное будущее, по запасам он значительно опережает Донбасс. Однако на деле его масштабного развития пока не получалось. Удалось к 1924 г. реконструировать Гурьевский завод, построить к нему подъездные пути, в Кемерово начать в небольших размерах коксохимическое производство. Но в целом развитие как Урала, так и Кузбасса протекало очень противоречиво. Идеи создания крупного промышленного комплекса оставались нереализованными.

Положительное значение имело введение в 1924 г. льготного тарифа на перевозку кузнечного угля и кокса до станций Пермской и Самаро-Златоустинской железных дорог. Это сразу увеличило их вывоз и употребление на уральских заводах. В 1924–1925 гг. целый ряд доменных печей Урала был переведен на минеральное топливо из Кузнечного бассейна. Снова стали говорить об идее «маятника». А в 1925 г. советское правительство официально объявило политический курс на индустриализацию и приоритетное развитие базовых отраслей тяжелой промышленности, что в целом активизировало разработку Урало-Кузнечной проблемы.

В апреле 1925 г. XIV конференция РКП(б) признала сооружение новых металлургических заводов первоочередной задачей. В тезисах доклада председателя ВСНХ Ф.Э. Дзержинского были рекомендованы три района

строительства объектов черной металлургии: Юг (Запорожье), Урал (гора Магнитная) и Кузбасс⁶⁵. Эти рекомендации вошли в решения конференции, что стало руководством к действию для партийных организаций. С энтузиазмом восприняли их в Сибири. 24 апреля 1925 г. Сибревком принял постановление об усилении развития сельскохозяйственного машиностроения. Летом 1925 г. этот вопрос всесторонне обсуждался в Сибплане, Сибпромбюро, Сибревкоме. С привлечением специалистов был подготовлен, основанный на старых наработках, новый проект создания в Сибири металлургической промышленности как базы для машиностроения, в первую очередь сельскохозяйственного. Тельбесский район месторождений железной руды в южном Кузбассе стал рассматриваться в качестве будущего центра сибирской металлургии. Правда, на этот раз ставка делалась на строительство небольших предприятий производительностью до 250 тыс. т, тогда как прежде Урало-Кузнецкий проект предусматривал создание завода в Кузнецке, способного выплавлять 820 тыс. т чугуна в год.

Курс на «социалистическую индустриализацию» подкреплялся широкой агитационно-пропагандистской работой, развернутой партийными и советскими организациями. Проблемы индустриализации Сибири, строительства металлургических заводов, решения Урало-Кузнецкой проблемы обсуждались и популяризовались на страницах газеты «Советская Сибирь», краевого политико-экономического журнала «Жизнь Сибири», на многочисленных собраниях, конференциях и съездах. В целом промышленное развитие представлялось неким механизмом достижения благоденствия и высокого жизненного уровня. Эта политика с каждым годом получала все больше сторонников, особенно среди молодежи, что создавало определенную социальную среду, чьи представители уже связывали настоящую и особенно будущую жизнь с индустриальными перспективами, сознавали свою причастность к великому делу. Создавалось определенное социокультурное основание для реализации экономических проектов. Однако решающее слово все-таки принадлежало центральным государственным организациям, которые на самом деле, не считаясь с потребностями и возможностями подвластного им населения, выполняли свое политическое предназначение.

В общесоюзном планировании проблема создания УКК занимала одно из центральных мест. Как важная государственная задача она обсуждалась в марте 1926 г. на первом Всесоюзном съезде президиумов Госплана СССР и Госпланов союзных республик, представителей областных плановых комиссий. В резолюции съезда по докладу Уральской плановой комиссии говорилось, что объединение уральских железных руд с углями Кузнецкого бассейна очень актуально, необходимо принять все меры для разработ-

ки и практической постановки Урало-Кузнецкой проблемы в качестве одной из крупнейших задач капитального строительства в СССР.

В материалах съезда, озаглавленных «Тезисы по Сибири», подчеркивалось чрезвычайно большое значение индустриализации региона с его колоссальными угольными и другими сырьевыми богатствами. Указывалось, что основными задачами, стоящими перед Сибирью на ближайший период, являются сооружение металлургического завода в Кузбассе и развитие смежных отраслей промышленности в Кузнецко-Алтайском районе.

22 мая 1926 г. президиум Госплана СССР издал циркулярный материал «Общие предпосылки к составлению районных обзоров и плановых предположений районов по реконструкции народного хозяйства на энергетической базе на ближайшие 10–15 лет». В этом документе развивалась идея создания в СССР промышленных комбинатов, уже высказывавшаяся в начале 1920-х гг. при выработке перспективных планов. Сейчас организация комбинатов объявлялась наиболее рациональной формой использования природных ресурсов с наименьшей себестоимостью выпускаемой продукции. В числе первоочередных назывался Урало-Кузнецкий угольно-металлургический комбинат, что было зафиксировано в проектировках Генерального плана развития промышленности СССР до 1941 г. В этом документе конкретизировались показатели роста металлургической и угледобывающей промышленности Урала и Кузбасса. Выплавка чугуна в Сибири к 1941 г. планировалась в количестве 1 250 тыс. т, в том числе в Кузнецко-Минусинском районе – 1 млн. т. На основе выжига в крупных размерах кокса намечалось развитие химического производства. Таким образом, Кузнецко-Минусинский район представлял площадку формирования крупного комбината, обеспечивающего добычу угля, выпуск металла и изделий химической промышленности.

6 ноября 1926 г. на пленарном заседании президиума Госплана СССР с участием членов правительства В.В. Куйбышева, Я.Э. Рудзутака, В.Я. Чубаря рассматривалась очередность строительства самых крупных объектов, вошедших в Генеральный план развития страны. Урало-Кузнецкая проблема стала предметом оживленного обсуждения. С убедительными аргументами в пользу ее решения выступали председатель Госплана СССР Г.М. Кржижановский, автор проекта Днепростроя И.Г. Александров и др. Однако первоочередными признаны были два из семи предложенных строительных объектов – сооружение Днепровской гидроэлектростанции и Туркестано-Сибирской железной дороги. На решение других проблем государственных средств пока не хватало. Но высказалось мнение, что к проекту УКК придется вернуться в самое ближайшее время.

Надо отдать должное государственному планированию в 1920-е гг. Оно создавало соответствующие условия для разработки и реализации таких крупномасштабных проектов, охватывающих различные регионы страны,

каким являлся Урало-Кузнецкий комбинат. Но, с другой стороны, само многомерное планирование при отсутствии опыта плановой работы в масштабе страны осуществлялось противоречиво. Затруднительными оказались как разработка, так и, особенно, реализация намеченных планов. Существенную роль играл политический фактор. В условиях борьбы политических группировок и отдельных деятелей плановые расчеты нередко пересматривались, организации планирования постоянно подвергались давлению. Это отчетливо проявилось при разработке Урало-Кузнецкой проблемы. Важность ее отмечалась на всех уровнях обсуждений. Однако принятие конкретных решений затягивалось, задерживалось финансирование, действия государственных управленческих организаций часто противоречили друг другу.

С задержкой в несколько лет началось строительство первого металлургического предприятия в Кузбассе. 9 февраля 1926 г. очередной пленум ВСНХ РСФСР принял постановление по Тельбесскому заводу: «о проведении подготовительных и исследовательских работ технико-экономического характера на месте постройки, составлении детальных рабочих проектов и смет». В Томске создавалась специальная проектная организация – Тельбессбюро как филиал недавно организованного в Ленинграде Государственного института по проектированию металлургических заводов (Гипромез). В состав руководства Тельбессбюро вошли активные сторонники и разработчики проекта УКК: председатель СибкрайСНХ Н.Г. Терехов, профессора Томского технологического института Н.В. Гутовский и М.Н. Усов, член Сибплана инженер П.Д. Зуев и др.

Одновременно подобная работа проводилась на Урале. В Генеральном плане развития промышленности региона создание Урало-Кузнецкого комбината рассматривалось в качестве государственной проблемы, как «часть того огромного процесса, которому исторически суждено сделаться первым этапом перемещения крупных промышленных центров с Запада на Восток»⁶⁶. Большое значение придавалось постройке Магнитогорского металлургического завода. При этом высоко оценивалось его выгодное географическое положение. В ноябре 1926 г. на заседании президиума Уральского областного СНХ было утверждено место строительства завода, началось его конкретное проектирование. Уралпроектбюро в Свердловске, как и Тельбессбюро, стало филиалом Ленинградского Государственного института по проектированию металлургических заводов.

Во второй половине 1926 г. Уралоблисполком обратился в Совнарком, ВСНХ, Госплан СССР и республиканские органы с «Краткой запиской к строительству Магнитогорского завода». В ней подробно обосновывалась экономическая целесообразность строительства крупного металлургического предприятия у горы Магнитной. Обширные расчеты, приведенные в записке, убедительно показывали, что организация производства кокса из

кузнецкого угля позволит сделать магнитогорский чугун при полном освоении металлургического цикла значительно дешевле Криворожского⁶⁷.

В июле 1926 г. правительственная комиссия под председательством заведующего металлургическим отделом Гипромеца профессора В.Н. Липина и в составе инженеров института, членов Тельбесбюро, представителей крайисполкома, управления строящейся Тельбесской железной дороги, Кузнецкого райкома партии, райисполкома, профсоюза сельскохозяйственных рабочих определила место постройки металлургического завода. Однако через некоторое время после выбора площадки выяснилась ошибочность подсчетов запасов железной руды, которые произвела геологическая экспедиция еще по заданию Копикуза. Оказалось, что в учтенных горизонтах содержалось руды не 29,5 млн. т, как предполагалось, а гораздо меньше: не более 10 млн.т. Такая переоценка сырьевой базы сразу же стала вносить коррективы в уже, казалось бы, устоявшиеся планы. Начались активные поиски руды в близлежащих районах Сибири. В самом Кузбассе пришлось в срочном порядке проводить незапланированные дорогостоящие изыскания методом глубокого бурения с использованием алмазных головок.

Неожиданное снижение показателей разведанных запасов железной руды в Тельбессе заморозило начавшуюся подготовку к строительству завода. В апреле-мае 1927 г. перед распределением дополнительных средств на новое строительство в Главметалле ВСНХ СССР стали высказываться мнения исключить Тельбесский завод из числа первоочередных объектов. Об этом заявил представитель Главметалла в ЭКОСО РСФСР 6 мая 1927 г. Он предложил отодвинуть строительство в Сибири за пределы 1930 г. как неподготовленное по сырьевым ресурсам⁶⁸.

О неготовности Сибири к индустриализации неоднократно говорилось и в правительственных кругах. Сомнения прослеживаются в различных высказываниях Рыкова А.И., Бухарина Н.И. и др. Л.Д. Троцкий в речи, произнесенной 28 февраля 1927 г. на вечере сибиряков в Москве откровенно заявлял, что Сибирь не может в короткий срок преодолеть того, что заложено столетиями в ее прошлом, в ее отсталой экономике, отсутствии транспортных путей, слабой заселенности. А раз так, то нечего мечтать о развитии в Сибири крупной промышленности. В лучшем случае можно надеяться на индустриализацию, связанную с сельским хозяйством; производство бекона, масла, зерна, первичную обработку различного сельскохозяйственного сырья и т.д.⁶⁹

Подобные взгляды разделяли и некоторые сибирские руководители. Первый секретарь Сибирского краевого комитета партии Сырцов С.И. в 1926–1927 гг. говорил, что планы индустриального развития Сибири – это промышленный романтизм, дело очень далекого будущего. В данное время лучше сосредоточить усилия на развитии сельского хозяйства, в част-

ности молочного животноводства. Благо, что в Сибири есть для этого все необходимые условия⁷⁰.

В этой обстановке активизировала свою критику экономической целесообразности УКК комиссия по металлу при Госплане УССР. Еще в 1925–1926 гг. ее сотрудники пытались доказывать низкую рентабельность и даже авантюренность Урало-Кузнецкого проекта. Инженеры В.В. Лепешинский и А.А. Главацкий опубликовали расчеты затрат по производству металла на Урале и в Кузбассе в ответ на работы И.И. Федоровича по Урало-Кузнецкой проблеме. Они писали, что вообще идея создания в Сибири крупной угольно-металлургической базы непродумана, затратна и просто разорительна в настоящее время для государства. Наиболее рационально вкладывать государственные средства в развитие металлургических предприятий юга, где можно получить скорейшую окупаемость затрат. На Урале и в Сибири транспортные издержки, необходимость строительства новых дорог и предприятий в любом случае сделают металл значительно более дорогим по сравнению с украинским. Использование громадных запасов Кузнецкого бассейна является делом очень отдаленной перспективы⁷¹.

Крайне негативное отношение к разработке и реализации Урало-Кузнецкого проекта проявлялось в работах профессора Я.Б. Диманштейна⁷². В его публикациях основные выводы о перспективах развития металлургии на территории страны излагались не только в качестве авторских суждений, но и как результаты деятельности комиссии по металлу Госплана УССР, в принципе выступавшей против развития металлургии на Урале и в Сибири в тех масштабах, которые предполагались в рамках проекта Урало-Кузнецкого комбината. Я.Б. Диманштейн пытался экономически и технически обосновать эти постулаты. Рассматривая проблему районирования промышленности вообще и металлургии в частности, он предложил критерии оптимальности районов:

- наличие естественных природных запасов руды и топлива, их близкое расположение друг к другу;
- благоприятное географическое положение к рынкам сбыта;
- наличие значительных резервов рабочей силы.

Анализируя районы страны с этой точки зрения, Я.Б. Диманштейн доказывал, что Урал, а тем более Сибирь, не располагают подобными факторами, в то время как южные регионы имеют все предпосылки для оптимального развития металлургии. Поэтому целесообразно строить новые заводы на Юге: Керченский, Криворожский и еще один в Донбассе с общей производительностью 120 млн. пуд. Лишь небольшое предприятие можно построить в Кузбассе для снабжения металлом Азиатской части СССР. Выделение финансов на проектирование Магнитогорского комбината следует прекратить, а также свернуть транспортное строительство и

проектирование машиностроительных заводов. Как приговор звучал итоговый вывод: Урало-Кузнецкий проект требует огромных средств, затрат времени и противоречит идее ускорения темпов индустриализации страны.

С точки зрения технико-экономических расчетов, рентабельности развития тяжелой индустрии на юге страны и в Урало-Кузнецком районе сотрудники комиссии по металлу при Госплане УССР были правы, но они совершенно не учитывали социально-экономического и политического значения решения Урало-Кузнецкой проблемы. От этого непосредственно зависело обоснование перспектив индустриального освоения восточных районов страны, осуществление в них модернизационных преобразований.

Оппоненты из Укргосплана не принимали во внимание и оборонно-политические факторы. Как показало последующее развитие, предприятия Урало-Кузнецкого комбината стали надежным военно-стратегическим резервом государства. А создание второй угольно-металлургической базы при всех социально-экономических издержках сыграло огромную роль в укреплении обороноспособности страны, в достижении Победы в годы Великой Отечественной войны.

Оказалось исторически обоснованным, что проблема наращивания производства металла ставилась во главу угла всех перспективных планов. В директивах по первой пятилетке, принятых XV съездом партии (декабрь 1927 г.), указывалось, что наиболее быстрый темп развития должен быть придан тем отраслям тяжелой индустрии, которые в кратчайший срок поднимут экономическую мощь и обороноспособность СССР. Такими отраслями однозначно признавались энергетика, черная и цветная металлургия, химическая, топливная промышленность, машиностроение, судостроение, электропромышленность, золото-платиновая промышленность.

Вместе с тем и Урало-Кузнецкая проблема получала путевку в жизнь. С 1927 г. реально росло финансирование металлургической промышленности Урала. На ее долю падала главная часть капиталовложений края. В 1926–1927 гг. в отрасль было вложено 34 млн. руб., в 1927–1928 гг. – 47 млн. Соответственно увеличилась выплавка чугуна с 553 тыс. т до 657 тыс.⁷³. Рост производства металла осуществлялся в основном за счет реконструкции домен и перевода их на коксовую плавку. Причем опыт показывал, что наилучшие результаты получались при выплавке на коксе из кузнецкого угля. Попытки использовать кизеловский и другой местный уголь оказались неудачными.

В Кузбассе также наблюдался рост добычи угля, подкрепленный увеличением государственного финансирования. Объем капиталовложений в угольную отрасль с 1925 по 1926 г. увеличился втрое – с 2,3 млн. руб. до 6,9 млн. руб., что позволило развернуть строительство новых шахт, начать реконструкцию действующих. В результате годовая мощность угольных

предприятий достигла 4795 тыс. т. Темпы роста добычи были самыми высокими в стране. В 1927/1928 гг. в СССР она выросла по сравнению с 1925/1926 гг. на 37,7 %, в Донбассе – на 39,4, а в Кузбассе – 46,9 %⁷⁴.

21 декабря 1927 г. было принято очередное постановление СТО о Тельбесском строительстве. Оно обязывало ВСНХ СССР предоставить к 1 марта 1928 г. ориентировочный план финансирования по годам с указанием срока окончания строительных работ и года начала выплавки чугуна. 22 марта 1928 г. президиум ВСНХ СССР вынес решение об организации управления строительством завода «Тельбесстрой». Однако его реальная деятельность началась значительно позже.

Проведенные в 1927–1928 гг. обследования железорудных запасов в Горной Шории, несмотря на всю их напряженность, не дали ожидаемых результатов. После ряда консультаций стало ясно, что выявленные ресурсы не могли обеспечить работу того мощного завода, который уже проектировался. В Гипромезе, Госплане начались дискуссии о том, где строить предприятие, «привязать» его к тельбесским или абаканским рудам.

Этот обычный для проектной и предпроектной подготовки вопрос в духе времени стал сводиться к поискам вредителей, зазвучали обвинения «врагов народа» во вредительской деятельности. Поэтому дискуссии уже не могли проходить плодотворно с целью извлечения истины, способствовать грамотно подготовленным решениям властью обремененных организаций. Их действия часто были непродуманными и принесли значительный материальный и моральный ущерб. Так, НКПС распорядился законсервировать строительство Тельбесской железной дороги, важнейшей транспортной артерии будущего комбината, на которое уже было затрачено 2,5 млн. руб.

Осенью 1928 г. Совет труда и обороны организовал специальную комиссию для решения спорных вопросов по Урало-Кузнецкой проблеме. В нее вошли представители ВСНХ, сибирских и уральских плановых организаций, геологи и металлурги, многие из которых ранее работали в Урало-Сибирской комиссии. Изучив технические и проектные материалы, социально-экономическую ситуацию на местах, они сделали важные выводы и рекомендации, суть которых состояла в том, что развитие уральской металлургии невозможно без сибирского угля. Комиссия еще раз подтвердила, что основной базой снабжения уральской металлургии топливом может быть только Кузнецкий бассейн⁷⁵. Предлагалось организовать коксование кузнецких углей на Урале при новых металлургических заводах, намеченных к строительству. А уральскую руду использовать на Кузнецком металлургическом комбинате, пока запасы рудных месторождений в Тельбессе окончательно не выяснены. Для перевозок руды и угля рекомендовалось организовать по железной дороге двухстороннее движение.

Эта идея «маятника», высказывавшаяся ранее, получила наконец государственное признание. В годы первой мировой войны рассматривался вопрос о создании новой металлургической базы государственного значения в северной части Кузбасса, близко прилегающей к железной дороге, металлургического завода, работающего на Кузнецком коксе и Уральской железной руде. Но тогда предприниматели от этой идеи отказались, посчитав ее убыточной в связи с высокой стоимостью перевозок в действовавших тарифах.

Теперь политическая и экономическая ситуация была совершенно иной. Единое стратегическое планирование в условиях национализированного хозяйства и централизованного управления давало возможность просчитать положительные и отрицательные моменты решения Урало-Кузнецкой проблемы, учесть основные связи в масштабе всего народно-хозяйственного комплекса страны. Тем более, что в этом отношении был накоплен богатый опыт. С очень важным докладом выступил инженер Н.Я. Брянцев еще в декабре 1926 г. на Первом сибирском научно-исследовательском съезде в Новосибирске. Он убедительно обосновал, что из многочисленных железорудных месторождений Урала наиболее благоприятно для создания УКК Магнитогорское, которое находится территориально ближе к Сибири, имеет руду высокого качества и в большом количестве. Открытый способ добычи обеспечит ее низкую себестоимость. С учетом этого Н.Я. Брянцев предложил три варианта⁷⁶. Первый из них ориентировался на стопроцентное использование на Кузнецком заводе уральской руды из Магнитогорского месторождения, второй предусматривал работу на смеси в соотношении 70 % уральской руды и 30 % тельбесской, третий включал применение только тельбесской руды. В результате подсчетов получилось, что в первом случае 1 т чугуна обойдется в 31 руб. 39 коп., во втором – 31 руб. 01 коп., в третьем – 29 руб. 76 коп. Н.Я. Брянцев считал, что хотя третий вариант дает самую низкую стоимость, он быстро приведет к истощению сибирских железорудных запасов. Поэтому предлагался как более выгодный второй вариант с использованием 70 % уральской руды, ибо «этим самым мы удлиним возможность использования кузнецких месторождений и всегда будем иметь их как резерв на случай осечек в транспорте»⁷⁷.

Этой же точки зрения придерживался известный геолог того времени М.А. Усов⁷⁸. Он считал, что выявленных рудных запасов хватит как минимум на 50 лет. Кроме того, геологоразведка охватила сравнительно небольшую территорию в 125 км², что составляет лишь 10 % от возможной рудоносной площади одного лишь Кузбасса. Дальнейшее расширение поисковых работ может значительно увеличить выявленные ресурсы. В будущем вполне возможно перейти на плавку только сибирской руды. Эти слова ученого оказались пророческими.

Осенью 1928 г. государственная комиссия приняла решение в пользу создания Урало-Кузнецкого комбината. Высший Совет народного хозяйства РСФСР и СССР, экономический Совет РСФСР, Госплан подтвердили выводы комиссии о том, что подготовку к строительству завода не только необходимо продолжать, но и вести самыми ускоренными темпами. Последовало обращение в Совет Труда и Оборона с просьбой отпустить на эти цели 3 млн. руб. и до 2 млн. на продолжение строительства Кузнецко-Тельбесской железной дороги. В постановлении президиума Госплана СССР говорилось: «Установить, что сырьевой рудной базой Тельбесского завода могут служить не только основные месторождения Тельбесского района, но и руда горы Магнитной, переброска которой с Урала, путем использования порожняка, подающего минеральное топливо из Кузбасса – обеспечивает исключительные экономические выгоды для создания такого рода Урало-Кузнецкого комбината»⁷⁹.

Данное решение превращало Урало-Кузнецкую проблему во всесоюзную. Сибирская и уральская металлургия получали общую основу развития. Использование уральской железной руды давало возможность строить в Кузбассе крупный металлургический завод. 15 января 1929 г. Совет Труда и Оборона вынес постановление о постройке такого предприятия. С этого момента завод стал называться не Тельбесским, а Кузнецким.

15 мая 1930 г. в Постановлении ЦК ВКП(б) «О работе Уралмета» в категоричной форме предлагалось Госплану и ВСНХ СССР в кратчайшие сроки разработать и представить на рассмотрение правительства единый план развития металлургии, рудной, угольной и коксохимической отраслей промышленности в восточных районах страны. При этом указывалось, что необходимо строить более мощные, чем ранее предусматривалось металлургические заводы, шахты, коксовые установки и т.д.⁸⁰

Позднее курс на форсирование темпов промышленного развития был закреплён решениями XVI съезда ВКП(б), на котором Сталин со своим окружением откровенно требовал увеличения темпов индустриализации. Кроме того, в директивах съезда впервые были четко сформулированы новые методы руководства экономикой, основными принципами которых стали единоначалие, централизованное планирование и управление по отраслевому признаку.

Директивы XVI съезда устанавливали жесткую управленческую вертикаль, устранявшую промежуточные элементы. Это вызывало ассоциацию с военным командованием сверху донизу. С точки зрения рыночной экономики такая система могла оказаться нежизнеспособной, но в условиях использования силовых методов она оказалась эффективнее экономических рычагов. Относительно УКК было высказано определенно, что создание второго в стране основного угольно-металлургического центра на основе использования богатейших угольных и рудных месторождений Урала и

Сибири является жизненно-необходимым условием быстрой индустриализации страны ⁸¹.

Решение Урало-Кузнецкой проблемы в рамках выполнения партийных директив стало развиваться гораздо быстрее. В течение нескольких месяцев была завершена сводная программа УКК, которая состояла из 16 разделов, где наряду с вопросами развития тяжелой индустрии прорабатывались некоторые аспекты становления социальной инфраструктуры УКК. Формирование крупнейшего межрайонного комплекса было сложным не только с технической стороны, но и, что особенно важно, в области планирования. Его новые формы на основе комбинирования и кооперирования в условиях «административно-командной экономики» требовали особого методологического подхода. Необходимо было глубокое изучение природно-географических условий регионов, отработка вопросов технологических связей, взаимодействия ведущих отраслей промышленности и на этой основе создание промышленных комплексов уже внутри УКК.

По мнению экономистов, начало формирования территориально-производственных комплексов выходило за рамки промышленности в узком смысле этого слова, оформляясь в систему комбинатов на основе органического слияния всей экономики районов. При комбинировании происходила углубленная специализация внутри района и максимально возможное укрепление связей между различными регионами путем кооперирования. Причем Урало-Кузнецкий комбинат рассматривался не как замкнутая территориально-производственная система, а как органическая часть экономики страны. Поэтому перспективное планирование УКК тесно увязывалось с вопросами развития всего хозяйственного комплекса СССР. Административно-командная система управления экономикой с одной стороны упрощала решение различных организационных проблем и вместе с тем усложняла. Экономика и человек оказывались разделенными.

Таблица 1.

Планы производства чугуна в год, тыс. т.*

Вариант	Кузнецкий завод	Магнитогорский завод
1	360	656
2	420	1100
3	506	1600
4	1005	2500
5	1200	4000

*Составлена по данным: Матушкин П.Г. Урало-Кузбасс. Челябинск. 1966. С. 171; Урал в панораме XX века. Екатеринбург. 2000, С. 241.

Политику форсирования темпов промышленного развития наглядно отражает стремительное изменение проектных установок о производстве металла на первенцах УКК. В течение 1929–1930 гг. плановые данные о производстве чугуна в количественном измерении увеличились в несколько раз (табл.1) .

Резкий рост плановых показателей коснулся угольной отрасли Кузбасса. Первоначально в первом пятилетнем плане предполагалось заложить к 1932 г. 11 шахт общей мощностью 3605 тыс. т. Однако в соответствии с новыми установками промышленного роста в 1930 г. начали строительство 49 шахт, проектная мощность которых превышала плановую в 18 раз, составив 67575 тыс. т. В одном Прокопьевском районе вместо 4 стали строить 17⁸².

Идея ускоренных темпов индустриализации восточных районов страны вскоре получила и свое научное обоснование. Весной 1932 г. она в качестве ведущей обсуждалась на конференции в г. Москве по размещению производительных сил, на которой окончательно были распределены роли регионов, входящих в зону влияния будущего комбината. На конференции было подтверждено, что фундаментом УКК является замысел сочетания угольных железорудных месторождений с кузнецкими и карагандинскими запасами коксующегося угля. Кроме того стоит задача максимально эффективно для народнохозяйственного комплекса страны сочетать развитие решающих отраслей на территории Урала, Западной Сибири, Башкирии, Северного Казахстана, Орско-Халиловского района Средней Волги. Общее перспективное планирование ставило целью связать между собой сразу несколько индустриальных комплексов, включающих в себя различные отрасли. В итоге УКК задумывался как база снабжения страны не только качественной сталью и чугуном, но и цветными металлами, продукцией металлоемкого машиностроения и химической промышленности.

Н.Н. Колосовский – активный участник разработки проекта Урало-Кузнецкого комбината писал: «Урало-Кузнецкая тема – не узко местного значения, это не тема даже о металле и топливе и их перераспределении по районам СССР. Это есть узел вопросов, связанных с генеральным перераспределением народнохозяйственных ролей отдельных районов в общей экономике СССР и задачами индустриализации не отдельных районов, а всего СССР. Все пространство Союза от Москвы до Владивостока, включая и Среднюю Азию, должно будет иначе идти по пути индустриализации при осуществлении Урало-Кузнецкого проекта, чем без него». Он также считал, что работа над перспективами технико-экономической схемы УКК только начинается. «УКК позволит постепенно создать целую сеть индустриальных гнезд по всей стране: Москва – Урал – Кузбасс – Ангарстрой – Дальний Восток. В результате генеральная реконструкция нашей страны будет завершена, победа коммунизма обеспечена».⁸³

Таким образом, Урало-Кузнецкая проблема, зародившись в умах ученых и предпринимателей еще в конце XIX в., получила свое концептуальное решение как крупнейший геополитический проект к концу 1920-х гг. В итоге многолетних научных и технико-экономических поисков было сформулировано несколько подходов к проблеме, оформившихся впоследствии в конкретные проекты, которые имели как своих сторонников так и противников.

Однако, несмотря на разные точки зрения, авторы различных подходов и концепций были солидарны в следующем: без широкого применения минерального топлива невозможно быстрое развитие отечественной металлургии, в том числе и на Урале. Все без исключения участники дискуссии высказывались за сохранение древесно-угольной металлургии Урала и параллельное ее развитие наряду с коксовой, признавали необходимость создания нескольких новых металлургических центров на Урале и в Сибири, а Кузнецкий бассейн рассматривали как крупнейший естественный источник минерального топлива. Основным итогом широкой дискуссии явилась выработка конкретных проектов. Наиболее рациональным и приемлемым был признан Урало-Кузнецкий проект, разработанный Обществом сибирских инженеров. Дополненный и конкретизированный, он стал основой программы соединения железной руды Урала и сибирского угля.

Урало-Кузнецкий проект имел большое значение для комплексного развития уральского и сибирского регионов. Концептуальные подходы, заложенные в проекте, послужили фундаментом и одновременно началом дальнейшей углубленной проработки вопросов соединения природных ресурсов и производственных потенциалов Урала и Сибири. При этом ученые и специалисты, поддерживавшие проект, считали, что его идеи и установки не догматичны, а будут изменяться и дополняться в процессе создания Урало-Кузнецкого комплекса. Практика подтвердила обоснованность такого подхода.

3. Пятилетки индустриализации.

Пятилетние планы являлись основной формой планирования социально-экономического развития страны в советский период. Первая пятилетка (1929–1932 гг.) и вторая (1933–1937 гг.) известны в истории как пятилетки индустриализации, положившие начало созданию экономического фундамента активных модернизационных преобразований в СССР. Несмотря на значительные трудности и издержки в их реализации в развитии промышленности сделан огромный рывок, созданы мощная тяжелая индустрия, развитое по мировым стандартам машиностроение. Страна уверенно продвигалась по пути превращения из аграрной в индустриально-аграрную.

Первые пятилетние планы в Сибири намечали следующие задачи: масштабное развитие угольной промышленности, прежде всего Кузнецкого бассейна, для обеспечения топливом промышленности Урала и Сибири; создание черной и цветной металлургии, химической промышленности и различных отраслей машиностроения особенно для нужд горнодобычи, электроэнергетики сельского хозяйства. Выполнение данных намерений обеспечивало увеличение валовой продукции в четыре раза, основных производственных фондов – в семь раз. Доля промышленности в валовой продукции народного хозяйства предполагалась возрастет в два раза.

В целом для восточных районов страны, в том числе и Сибири, проектировались более высокие, чем по стране темпы промышленного развития. Основные капитальные вложения планировалось сделать на Урале и Кузбассе в связи с созданием здесь Урало-Кузнецкого комбината. К концу 1920-х гг. научно-технические и экономические изыскания подтвердили не только политическую, но и экономическую целесообразность осуществления данного проекта. На Первой Всесоюзной топливной конференции (1930 г.) докладывалось, что даже для Тагильского района на Урале кузнецкое топливо будет более выгодным, чем кизеловское⁸⁴. Поэтому предлагалось на Урале кроме Магнитогорского построить еще несколько металлургических заводов с ориентацией работы на кузнецком угле. В свою очередь, реализация идеи транспортировки кузнецкого угля и уральской руды по типу «маятника» позволяла достаточно смело планировать развитие металлургической промышленности в Кузбассе. В Сибирской плановой комиссии в этот период разрабатывались предложения не останавливаться на постройке одного кузнецкого завода, а запроектировать в 1932–1933 гг. начало строительства второго еще более мощного с пуском его в эксплуатацию на полную мощность (2000 тыс. т в год) в 1936–1937 гг.⁸⁵.

Вторым центром развития черной металлургии в Сибири по предложениям сибирских плановиков должен стать Абакано-Минусинский район с его залежами угля, железной руды, предположительно значительными запасами марганца и молибдена. Это исключительно редкое в природе сочетание основных элементов сырья для металлургического производства в одном районе позволяло по их мнению чрезвычайно эффективно организовать здесь металлургическое производство. Предлагалось начать строительство Минусинского металлургического завода в 1932–1933 гг. с пуском в эксплуатацию первой очереди (1000 тыс. т в год) в 1935–1936 гг. и доведением мощности к 1937–1938 гг. до полной (3000 тыс. т). Возможно и дальнейшее увеличение объемов производства завода в зависимости от выявления геологоразведкой новых рудных месторождений района.

Третьим крупнейшим центром черной металлургии Сибири планировался Прибайкальский район с его мощными водно-энергетическими ресурсами, угольными запасами Черембасса. Сырьевой базой для развития

металлургии здесь могли бы стать как уже выявленные многочисленные месторождения железных руд в районе, так и предполагаемые, особенно в Приангарье, Илимском и Нерчинском районах, Бурятии. При активном развитии железнодорожных перевозок станет рентабельным комплексное промышленное развитие большой территории юго-восточных и восточных районов Сибири. Здесь можно построить два металлургических предприятия, на которых будет осуществляться как традиционная коксовая плавка, так и электрическая, которая позволит производить ферросплавы и исключительно высокосортный металл для промышленности всей страны. Всего по предложениям Сибирской плановой комиссии к концу 1930-х гг. в Сибири возможно производство примерно 10 млн. т черных металлов на двух заводах в Кузбассе, двух заводах в Прибайкальской зоне и одном заводе в Абакано-Минусинском районе⁸⁶.

Уже выявленные к 1930 г. значительные топливно-энергетические ресурсы и сырьевые ресурсы Сибири позволяли планировать здесь в больших масштабах развитие цветной металлургии. В Кузбассе намечалось строительство сразу двух заводов: Беловского для переработки полиметаллических руд Салаирского месторождения и Кемеровского для получения высококачественного цинка электролитическим способом. Заводы уже в 1932–1933 производственном году должны были дать около 50 тыс. т цинка (с последующим расширением производства до 75 тыс. т), 27 тыс. т свинца и 100 тыс. т серной кислоты. К 1937 г. намечалась постройка завода в г. Черемхово мощностью 150 тыс. т цинка и 80 тыс. т свинца, сырьевой базой которого могут быть концентраты Нерчинского месторождения⁸⁷.

Геологоразведочные исследования 1928–1929 гг. по мнению специалистов Сибирской плановой комиссии позволяли запланировать в регионе не менее трех медеплавильных заводов. Первый завод может быть построен в Минусинском районе на базе Маинского месторождения, второй – в Бийском с использованием месторождений Ойротской области. Третий намечался к постройке в районе Тулуна или Иркутска, основной сырьевой базой которого должны быть недавно открытые месторождения полиметаллических руд на юге Восточной Сибири. Энергетические возможности сибирского региона позволяли в неограниченных масштабах планировать здесь производство цветных металлов, однако аппетиты проектировщиков сдерживались недостаточной изученностью месторождений полезных ископаемых, которые могли бы служить сырьевой базой. По этим причинам в годы первых пятилеток сдержанно планировалось производство олова и алюминия. В 1930 г. в Сибири планировался лишь один завод по выпуску олова в Онон-Борзинском районе Забайкалья и два алюминиевых завода в Кузбассе и Иркутской области. Причем отмечалось, что сырьевая проблема для этих заводов пока не решена⁸⁸.

Наиболее масштабно планировалось развитие металлообрабатывающей промышленности в Сибири. С учетом предполагаемого неуклонного роста производства металлов в регионе повсеместно намечалось строительство десятков машиностроительных и металлообрабатывающих предприятий для удовлетворения потребностей не только Сибирского края, но и сопредельных районов. В Западной Сибири в гг. Омске, Новосибирске, Барнауле планировалось сразу несколько заводов сельскохозяйственного машиностроения; в Красноярске и Иркутске – энергетического и горнодобывающего оборудования; в Чите и Улан-Удэ – транспортного и станкостроительного.

На основе глубокой переработки и коксообразига угля в Кузнецком и Черемховском угольных бассейнов, использования отходов металлургии черных и цветных металлов, а также природных запасов соды, поташа, известняков и пр. сырья планировалось развитие химической промышленности, основное местоположение которой связывалось с Кузбассом. Здесь в Ленинском и Барзасском районах обнаружены угли с очень высоким содержанием (до 55 %) так называемых «летучих углеводородов» – сырья для получения керосина, бензина и др. жидкого топлива. Считалось, что здесь также возможна организация производства серной и азотной кислоты, различных удобрений и фармацевтической продукции. По оценкам специалистов природные, транспортные и энергетические возможности Кузбасса и вообще южных районов Западной Сибири позволяли в короткие сроки развить крупное производство самых различных химических продуктов.

В Восточной Сибири развитие химической промышленности планировалось в основном в связи с лесопереработкой. Сибирскими плановыми работниками отмечалось, что использование лесных богатств в крае пока невелико, всего около 8 % от ежегодного прироста древесины. Вместе с тем потребности страны в продукции лесопереработки и лесохимии очень значительны. Кроме того, имеются неограниченные возможности экспорта данной продукции. Поэтому на ближайшие пятилетия необходимо запланировать всемерное развитие лесной промышленности как на уровне лесозаготовок с учетом всех последних достижений науки и техники, так и переработки древесины с широким развитием специализированных производств: мебельных, тарных, спичечных, карандашных фабрик, целлюлозно-бумажных и целлюлозно-сульфитных комбинатов и пр. Основными районами развития лесной и лесохимической промышленности планировались Красноярский край и Иркутская область, а основными сырьевыми ресурсами определялись Приангарские и Приенисейский лесные массивы. В случае быстрой постройки железной дороги Тайшет–Усть-Кут, в перспективе станет возможным использование Приленских лесов и создание здесь индустриальных предприятий лесной и лесохимической промышленности.

Разрабатывая перспективные планы хозяйственного развития Сибири по отраслям, специалисты Сибирской плановой комиссии обозначали в регионе создание в ближайшие пятилетия двух крупных индустриальных районов. Один из них Кузнецко-Минусинский на юге Западной Сибири, второй – Восточно-Сибирский, включающий в себя также в основном южные территории: Приангарье и Прибайкалье, частично Читинскую область. Эти индустриальные районы планировались как комбинаты промышленных предприятий, действующих как в рамках социально-экономического развития Сибири, так и решения главных задач индустриализации страны.

К 1930 г. в Сибирской плановой комиссии под давлением установок центральных государственных организаций уже была разработана перспективная модель социально-экономического развития Сибири до 1941 г., в которой отразились основные стратегические идеи индустриализации СССР, связанные с широким промышленным строительством на всей территории страны и в первую очередь в богатых природными и сырьевыми ресурсами восточных районах. В сибирских планах в первую очередь учитывалась необходимость решения общегосударственных задач, во вторую – региональных. Поэтому акцент был сделан на развитие энергетики, угледобычи, отраслей тяжелой промышленности, производящей средства производства. Промышленность, производящая предметы потребления, планировалась более ограниченно. Но даже и эти политически лояльные центру плановые разработки не были полностью учтены. В годы первых пятилеток главное внимание было обращено на реализацию Урало-Кузнецкой программы, а активное энергетическое и промышленное строительство в других районах Сибири, в частности восточных, началось лишь несколько десятилетий спустя.

Начало создания Урало-Кузнецкого комбината можно связать с организацией в 1921 г. Американской индустриальной колонии «АИК Кузбасс», приступившей к добыче угля для предприятий Урала. Это было одно из первых концессионных предприятий, созданных советским правительством совместно с американскими рабочими и специалистами во главе с С.Ю. Рутгерсом. Вначале планировалось создать два отделения АИК на Урале и в Кузбассе. В мае 1922 г. на Урал в г. Надеждинск прибыл первый отряд 66 человек во главе с инженером Вангофеном В.А. с целью реконструкции местного металлургического завода. Однако из-за недостаточности средств, скептического отношения местных руководителей, намеченной программы выполнить не удалось. 31 октября 1922 г. Президиум Госплана, по представлению уральских руководителей, признал план, намеченный АИК неосуществимым и отказал в передаче Надеждинского металлургического завода концессии. В итоге иностранные специалисты и рабочие покинули г. Надеждинск и переехали в Кузбасс, где события разворачивались более благоприятно.

Не без трудностей «АИК Кузбасс» в течение двух лет смогла успешно организовать свою работу. В начале 1924 г. в Кемерово вошел в строй первый из намеченных по Урало-Кузнецкому проекту агрегатов – коксовая батарея. 4 марта был заключен договор с Уралметом о сбыте на Урал 35 тыс. т кемеровского кокса. В этом же году в Кемерово было организовано химическое производство. Коксохимический завод являлся первым в Кузбассе предприятием, построенном на уровне самой передовой техники. Каменноугольные копи также оснащались новым импортным оборудованием, электрифицировались.

13 июня 1924 г. была переведена на кузнецкий кокс первая доменная печь на Урале – на Нижне-Салдинском заводе. В декабре этого же года в доменной печи Нижнетагильского завода провели опытную плавку чугуна на сыром каменном угле Прокопьевского месторождения. В 1924–1925 гг. уже целый ряд доменных печей Урала стал работать на минеральном топливе из Кузбасса.

За 1923–1925 гг. добыча угля в Кемеровском районе увеличилась почти в два с половиной раза. Производительность труда на одного рабочего колонии возросла в три раза, при этом себестоимость продукции понизилась. Комиссия Совета Труда и Оборона (СТО), обследовавшая предприятия Кузбасса в конце 1924 г., в своем заключении отметила, что Американская индустриальная колония, несмотря на созданную вокруг нее местными руководителями тяжелую обстановку, достигла в области организации предприятий и их работы совершенно беспорных успехов. Техническое и денежное состояние колонии вполне удовлетворительное и материально-обеспеченное⁸⁹.

Местные рабочие предпочитали работать на предприятиях АИК. Их привлекала стабильная оплата и четкая организация труда. На 1.01.1925 г. основную массу работающих на предприятиях «АИК Кузбасс» составляли российские рабочие. Иностранцев было всего около 400 человек специалистов и рабочих высокой квалификации⁹⁰.

Государственная комиссия, проверив деятельность других предприятий Кузнецкого бассейна, признала, что в целях более эффективной работы многие из них надлежит передать в Управление Автономной колонии. В ноябре 1924 г. СТО принял решение о передаче «АИК Кузбасс» предприятий Южной группы бассейна (Прокопьевский и Киселевский районы), Кольчугинского рудника и Гурьевского завода⁹¹.

Получив государственную поддержку, колонисты активно включились в работу, в том числе и в решение Урало-Кузнецкой проблемы. Руководство колонии состояло в переписке с Сибревкомом, ВСНХ и Президиумом «Главметалла» СССР по вопросам строительства металлургического завода. На 1925–1929 гг. была намечена подробная программа со сметой работ, важными составляющими которой были транспортное и социальное строи-

тельство в регионе, а также создание инфраструктуры будущего промышленного комплекса⁹².

В условиях начавшегося кризиса сбыта угля АИК Кузбасс уверенно наращивала его добычу, самостоятельно заключая договора с потребителями не только в Сибири и на Урале, но и в Европейской части страны. С 1925 г. стали проводиться значительные работы на предприятиях по механизации добычи и погрузки угля, запускалось импортное оборудование. Правительство ассигновало на покупку врубовых машин 680 тыс. руб.⁹³ Большое внимание уделялось механизации транспорта, техники безопасности добычи, социальному строительству. В 1926 г. продолжились работы по развитию коксохимического производства, началось строительство третьей коксовой батареи.

В целом достигнутые успехи в организации угольной промышленности и переработки угля давали основания руководителям колонии рассчитывать на ее длительное существование, а рабочим и специалистам на дальнейшую работу в Кузбассе. Однако дело приняло неожиданный поворот. 20 июня 1927 г. постановлением СТО «АИК Кузбасс» была ликвидирована. В постановлении указывалось, что автономная колония с привлечением иностранных рабочих и специалистов как особая форма организации изжила себя⁹⁴.

В государственной политике СССР начинался новый этап, связанный с экономическим курсом по осуществлению индустриализации за счет внутренних резервов страны. Кроме того, в условиях складывавшегося к концу 1920-х гг. жесткого централизованного управления экономикой любая автономия и хозрасчет оказывались неприемлемыми. Действующие предприятия АИК вошли в состав вновь образованного крупного каменноугольного, химического и металлургического треста «Кузбассуголь». Своей деятельностью АИК Кузбасс внесла весомый вклад в кооперирование уральской железной руды с сибирским коксом.

Новый этап реализации проекта начался в 1929 г. с разворотом строительства Магнитогорского и Кузнецкого металлургических заводов, которые представляли собой сложные комбинированные предприятия, органично включающие доменные и мартеновские цеха, участки прокатки и пудингования, литейное производство, коксовые печи, центральные электрические станции, механические и кузнечные мастерские, строительные подразделения, транспортное хозяйство. Столь масштабныхстроек на территории России прежде никогда не было. Строительство Кузнецкого и Магнитогорского заводов на основе тесной увязки целого ряда отраслей промышленности (черной металлургии, угледобычи и переработки угля, цветной металлургии, химии и электроэнергетики) в единое хозяйство, по оценкам специалистов представляло выдающееся явление даже в мировой практике.

Первые месяцы строительства оказались чрезвычайно трудными. Крайне медленно разворачивалось производство строительных материалов, создание транспортных коммуникаций, объектов энергетического хозяйства. Строительные организации постоянно лихорадило из-за бесконечных неувязок, межведомственных споров и несогласованности. Отсутствие элементарного жилья сдерживало набор рабочей силы. Крайне недостаточным было финансирование. Согласно проекту Гипромеза для управления строительством Кузнецкого металлургического завода в 1928/1929 производственном году было предусмотрено 14 191 тыс. руб. Реально же было отпущено около 4 млн. руб. или менее 1/4 необходимой суммы⁹⁵.

Существенно тормозило строительство слабое обеспечение технико-экономической документацией. Отдельные объекты и предприятия проектировались различными организациями, в том числе и иностранными, которые использовали зачастую разные методики расчетов. Трудно было свести их работы в единое целое. Так, например, в подготовке проекта Магнитогорского металлургического комбината было задействовано 17 различных организаций. Основную схему разрабатывала американская фирма «Мак-Ки», прокатный цех проектировался немецкой фирмой «Демаг», коксовые печи – американской фирмой «Копперс», а в целом коксохимическое производство – «Гипрококсом» в гг. Москве и Харькове, центральная электростанция – «Энергостроем», многие проекты – «Стальпроектом» и т.п. Ситуация с проектированием приводила к тому, что проекты приходилось переделывать. Это неизбежно задерживало строительство. Из-за неготовности технической документации практически был сорван строительный сезон 1930 г.⁹⁶

Строительство основных цехов Кузнецкого металлургического комбината вообще пришлось начать без проектной документации. Предварительный проект завода был подготовлен американской фирмой «Фрейн», в котором в общих чертах предусматривалось сооружение четырех домен, коксохимического производства, сталеплавильного цеха, прокатных цехов, крупной электростанции. Однако привязка его в конкретных условиях Сибири представила огромные трудности. Американцы, составляя технически совершенный проект, не учли климатические и территориальные особенности Кузбасса, отсутствие здесь материально-технической базы столь грандиозного строительства. Кроме того, возникли проблемы с размещением заказов на необходимое оборудование. Много времени уходило на бесконечные согласования. Строителям невозможно было определиться в расстановке задач, так как от вышестоящих организаций постоянно поступали взаимоисключающие распоряжения. Обсуждалось сразу несколько вариантов строительства того или иного объекта.

Огромную роль в преодолении трудностей начального периода сыграл так называемый «человеческий фактор». В «Кузнецкстрое» уже в 1929 г.

удачно сложился коллектив руководителей не только профессионально грамотных, но и одержимых общей идеей. В качестве главных знаковых фигур современники отмечали начальника строительства С.М. Франкфурта и главного инженера И.П. Бардина, которые отличались высокими деловыми качествами, целеустремленностью и организаторскими способностями. Они решительно взяли на себя смелость начать строительство и проектирование одновременно. Впоследствии один из советских руководителей Коссиор И.В. в своих воспоминаниях писал: «Большую смелость взяло на себя руководство Кузнецкстроя в лице т.т. Франкфурта и Бардина, когда они решили без проекта, без иностранной помощи (еще не прибывшей в Союз), закладывать и строить домны и мартены, предreshая план стройки всего завода. Однако, эта смелость «город взяла» – не упустили время, не сделали ошибок»⁹⁷.

Несмотря на резкие упреки со стороны руководителей вышестоящих организаций самодеятельность управления Кузнецкстроем была оценена положительно. В результате ускорилась постройка завода. Строители заложили две домны и четыре мартеновских печи с интервалами в несколько месяцев. Благодаря одновременному развертыванию работ по всему металлургическому циклу Кузнецкий завод уже в первой пятилетке, намного раньше Магнитогорского, выдал конечную продукцию – прокат.

Проектно-конструкторский отдел Кузнецкстроя под руководством Бардина стал высокопрофессиональным коллективом, заменившим сразу несколько проектных организаций. Он, с одной стороны, являлся координатором проектных работ, а с другой стороны – многое проектировалось на месте. В короткие сроки были разработаны проекты вспомогательных цехов, ставших солидной строительной базой, ускорено начатое Тельбесбюро, проектирование так необходимых строительству карьеров огнеупорных глин, известняков, кварцита, доломита, строительного камня и т.д. Специалисты отдела самостоятельно разрабатывали проекты административных зданий, жилых домов, культурно-бытовых объектов. При этом квалифицированно доводились до производства все проектные материалы, представленные сторонними организациями.

Более сложным и растянутым во времени оказался процесс проектирования Магнитогорского металлургического комбината. Здесь само строительство намечалось более масштабным. К концу 1930 г. было готово всего около 10 % рабочих чертежей⁹⁸. Потребовалось вмешательство властных структур на самом высоком уровне. 24 декабря 1930 г. Президиум ВСНХ СССР принял постановление о срочном допроектировании и разработке рабочих чертежей Магнитогорского завода таким образом, чтобы обеспечить пуск его, как было намечено, 1 октября 1931 г. Для разрешения этой задачи директивно назначалась головная организация Стальпроект, которой рекомендовалось привлекать и другие специальные проектные

организации Гипростроя, Стромстрой, Стальсантахстрой, Водоканалстрой, Энергострой, Котлотурбина и прочие, составлять с ними особые группы по проектированию различных частей комбината, оперативно осуществлять техническое руководство разработкой проекта в целом. В адрес Стальпроекта предусматривалось откомандирование 150 специалистов из Гипромеза, Гипропроекта, проектного бюро Азовстали и других организаций, а также разрешалось пригласить 100 инженеров и конструкторов из Германии. Выделялись жилье и средства для материально-бытового обеспечения приглашенных специалистов.

Однако постановление ВСНХ выполнялось крайне медленно. Через два с половиной месяца в распоряжение «Стальпроекта» вместо 150 прибыли всего 55 инженеров и конструкторов, а программа проектирования Магнитогорского металлургического комбината (ММК) была выполнена примерно на 20 %⁹⁹.

Потребовалось специальное постановление ЦК ВКП(б), которое значительно ускорило события. В постановлении устанавливалась персональная ответственность руководителей проектных предприятий за выполнение партийных решений. В результате в течение недели было создано 18 групп с общим числом работающих в них 228 инженеров и конструкторов, которые к 1 июня 1931 г. практически выполнили основной объем проектных работ, подготовили 4100 листов чертежей, необходимых для строительства и пуска первой очереди комбината, включающей две доменных и семь мартеновских печей со всеми обслуживающими их работу цехами и сооружениями¹⁰⁰.

Начало строительства первых предприятий УМК происходило в условиях острой политической борьбы в руководстве страны между сторонниками умеренных и быстрых темпов индустриализации. Споры и дискуссии на различных уровнях, как правило, заканчивались все большим увеличением плановых показателей промышленного производства и как следствие повышением мощности строящихся предприятий. Некая стабилизация намечалась лишь в 1930 г. после принятия целого ряда партийных и государственных решений, в которых были узаконены высокие темпы индустриализации. Для организации строительства новых мощных металлургических предприятий при ВСНХ СССР было создано специальное объединение «Новосталь», в подчинение которого вошли стройки Магнитогорского, Кузнецкого, Запорожского, Петровского и Керченского металлургических комбинатов. Позднее строительство Кузнецкого и Магнитогорского выделялось с организацией объединения «Востоксталь».

При ВСНХ СССР был образован ряд комиссий под председательством Куйбышева В.В. для пересмотра плановых заданий по развитию промышленности Урала и Сибири. Было намечено не только директивное повышение темпов индустриализации. Капиталовложения в промышленность

Сибири на пятилетку увеличились с 610 до 2422 млн. руб. Активно стало закупаться импортное оборудование¹⁰¹.

Для строек УКК закупались электромоторы и электродвигатели, подъемные механизмы и экскаваторы. Однако, степень механизации строительных работ долгое время оставалась крайне низкой. Центральными фигурами на строительстве были рабочие массовых профессий: разнорабочие, переносившие на своих плечах тысячи тонн различных грузов, землекопы. Среди последних самые квалифицированные – грабари, вывозившие землю из котлованов на лошадях в так называемых «грабарках» – повозках с ящиками. Высокомеханизированные цехи возводились с помощью лопаты, кирки, кувалды, лома.

Главный механик Кузнецкстроя Курчин И.А. в своих воспоминаниях писал, что когда он летом 1929 г. прибыл на строительство, «всех механизмов было на площадке тогда два автомобиля, причем один из них сломанный. Был сарай маленький, назывался гараж. Больше ничего. Даже кузницы не было, лошадей водили ковать в Сад-город, к частникам»¹⁰². Первые механизмы приобретались по случаю, как правило, подержанные, маломощные, устаревшие, требовавшие ремонта. Поставки новых машин начались в 1930 г. Курчин И.А. связал это с переездом из Томска управления строительством и назначением нового начальника С.М. Франкфурта. «В июне 1930 г. начали нам гнать оборудование всякое, – чего хочешь: механизмы пошли, бетономешалки, транспортеры, механические краны, экскаваторы, укосины, тракторы... Много автомашин при Франкфурте пришло: пошли амушки, полуторатонки, работать легче стало»¹⁰³.

Однако Курчин был прав только отчасти. Летом 1930 г. в целом изменилась политика по отношению к строительству УКК. Он превратился в государственный объект в числе первых и необходимых для ускорения индустриализации. В июне 1930 г. особым постановлением ВСНХ СССР приказывалось всем хозяйственным организациям и промышленным предприятиям удовлетворять заявки Магнитостроя и Кузнецкстроя в первую очередь. Однако этого приказа оказалось недостаточно. Как показывают документы, над строительством первых крупных объектов УКК несколько раз нависала угроза срыва планов из-за не поставки оборудования для строящихся цехов. Лишь по Магнитострою на 15 мая 1931 г. требовалось разместить заказы для доменного цеха на 4,2 млн. руб., а размещено было на 3,3 млн. руб., по мартеновскому соответственно на 5,8 и 2,9, на металлоконструкции – на 34,4 и 24,9 млн. руб. К тому же сроки поставки оборудования согласно размещенных заказов постоянно задерживались¹⁰⁴.

Потребовалось еще несколько решений и постановлений ЦК ВКП(б), Президиума ВЦСПС, правительства и прочих, облеченных властью организаций. Активно включилась партийная печать, организовывались ежемесячно «Дни Магнитостроя и Кузнецкстроя» под лозунгом «Каждый ра-

бочий должен знать Урало-Кузнецкую проблему». На крупнейших заводах Москвы, выполнявших заказы для Урало-Кузнецкого комбината, партийными комитетами организовывались и пропагандировались починны, подхваченные затем на других заводах страны. На заводах «Динамо», «Красный пролетарий», «Серп и молот» с докладами, посвященными Урало-Кузнецкой проблеме, выступали видные профессора, и научно-технические работники, создавались кружки по изучению производительных сил Урала и Сибири. Многие рабочие участвовали в этих мероприятиях. Им хотелось осознать свою причастность к великим свершениям в стране. Однако необходимо признать и тот факт, что главными локомотивами такой работы являлись партийные комитеты. Они инициировали все починны и призывы к соревнованию, намечали мероприятия и стимулировали их выполнение. Особенно активно воспринимала пропаганду молодежь. 19 февраля 1931 г. состоялось собрание молодых ударников и специалистов Москвы, посвященное Урало-Кузнецкому комбинату, на котором выступал Куйбышев В.В., который от имени партии и правительства призвал молодежь дружно пойти в бой за Урало-Кузнецкий комбинат¹⁰⁵. Участники собрания в свою очередь уверяли, что не останутся в стороне и превратят дело строительства большого Урала и большого Кузбасса в дело всего рабочего класса страны.

По инициативе ЦК ВЛКСМ и редакции газеты «Комсомольская правда» создавались группы и бригады комсомольского контроля во всех хозяйственных объединениях и на предприятиях, выполнявших заказы для строек Урало-Кузбасса. Зародившись в Москве, комсомольский контроль за выполнением заказов УКК, вскоре распространился по всей стране. Проводилась масса агитационно-пропагандистских мероприятий. И надо сказать, они давали эффект. К 1932 г. основные заказы по изготовлению оборудования и механизмов для УКК выполнялись на отечественных предприятиях. За границей приобретались лишь высокопроизводительные технические новинки, подъемные механизмы для металлургического производства, электроизмерительные приборы и радиоаппаратура¹⁰⁶.

Руководителям Кузнецкстроя удалось в короткие сроки в многотысячном коллективе строителей сформировать довольно значительное ядро энтузиастов, заразившихся идеей индустриального строительства. Они ради будущего готовы были самоотверженно трудиться, сутками не покидая своих рабочих мест, перенося все тяготы и лишения. Большую роль играли партийные лидеры и партийные организации, которые не только активно участвовали в пропаганде идей нового строительства, но и решали массу конкретных вопросов, связанных с трудом и бытом строителей и членов их семей. Первый партийный секретарь Кузнецкого промышленного райкома ВКП(б), организованного осенью 1929 г., А.С. Кулаков свою работу начал с обхода барачков, где проживала основная масса рабочих.

Перед хозяйственной частью Кузнецкстроя резко ставились вопросы о своевременной подвозке дров, освещении и утеплении бараков, приобретении матрацев и необходимого инвентаря. За термосами и посудой пришлось послать человека в Москву. Термосы для развозки горячей пищи по бригадам доставали при содействии К.Е. Ворошилова¹⁰⁷.

Один из бараков по инициативе райкома сделали центром партийно-массовой работы, в котором почти ежедневно выступали с докладами и сообщениями руководителя и специалисты завода. Рассказывали о значении Кузнецкого завода, о ходе и перспективах строительства, о социалистическом соревновании, о международном положении. Обсуждались вопросы, связанные с обеспечением строителей продуктами питания, одеждой и прочими предметами первой необходимости. Совместно с профсоюзным комитетом было организовано соревнование за лучший барак в смысле чистоты и культуры поведения его обитателей. Победителям всенародно вручалась премия – громкоговоритель, что производило огромное впечатление. Радиоприемники только входили в жизнь и многие возле них проводили все свое свободное время.

Партийным лидерам удавалось вести за собой большое количество людей, убеждать их в том, что трудности временные, их необходимо преодолеть ради будущего благополучия. Не обходилось и без навешивания ярлыков на тех, кто не хотел жить будущим. Всех недовольных и протестующих причисляли к несознательным и даже к классовым врагам и вредителям. В лучшем случае с ними обходились общественным порицанием и увольнением.

В результате формировалась определенная социальная среда, представители которой психологически были готовы принести себя в жертву индустриализации. Среди таких строителей велика была доля деревенской молодежи, как правило, неграмотной или малограмотной, воспитанной в патриархальных традициях. Партийных и прочих руководителей такие рабочие воспринимали в качестве отцов-вождей, способных взять на себя ответственность за их судьбы, в простой и доступной форме дать ориентиры в новой жизни.

Привычные и способные к труду эти люди становились надежной опорой организаторов строительства. На них держалось социалистическое соревнование и ударничество, которые в 1930–1931 гг. стали массовыми явлениями на стройках УКК. Можно привести огромное количество примеров трудового героизма, стремления достичь все более высоких результатов. Хрестоматийным можно назвать рекорд бригады бетонщиков Магнитостроя Хиббуллы Галиуллина. За восемь часов работы на бетономешалке «Егер» они сделали 1196 замесов вместо 200 по норме. В бригаде была достигнута небывалая до сих пор выработка на одного рабочего – 7,78 м³ бетона при норме 2,5 м³.

В историю вошел «сорокадневный штурм», объявленный райкомом ВКП(б) в связи с пуском первой домны ММК. Было организовано 370 ударных бригад¹⁰⁸. Дополнительно создавались штурмовые колонны, которые шли работать туда, где обнаруживалось отставание.

В ударных бригадах принимали участие не только работники строительства комбината, но и члены их семей: женщины – домохозяйки, дети – школьники. В едином порыве люди делали, казалось невозможное. Неудивительно, что стройки УКК стали яркими символами героизма времен индустриализации.

Зима 1930/1931 гг. выдалась на редкость суровой, морозы на Урале и в Сибири доходили до -50°C , но земляные работы на стройках не прекращались. Промерзший грунт снимался при помощи костров, взрывчатки, клиньев. Именно тогда своей поистине фантастической производительностью прославилась бригада землекопов Филиппова А.С., которого на строительстве Кузнецкого металлургического комбината прозвали «человек-экскаватор».

В самые лютые морозы не прерывалось бетонирование. На стройках КМК применялся так называемый «теплый бетон». Когда в бетономешалках застывала смазка, механизмы покрывались льдом, техника выходила из строя, укладка бетона продолжалась. Гравий обливали кипятком, подогревали на примитивных печах и на чугунных трубах, внутри которых сжигались дрова. По воспоминаниям одного из бригадиров бетонщиков В.Я. Шидека: «Главной работой было не допустить перерыва в бетонировании, не дать замерзнуть залитому бетону. Разжигали костры, ставили жаровни, отапливаемые коксом. Накрывали свежесалитый бетон кошмой, паклей»¹⁰⁹.

В труднейших условиях строители мартена уложили 16 тыс. м³ бетона, обеспечив дальнейшие работы по строительству сталеплавильных печей. Впоследствии начальник строительства С.М. Франкфурт писал: «Зима 1930/31 гг. была побеждена Кузнецкстроем. Люди каждый день проявляли чудеса. Героизм стал повседневным, обыденным явлением. Его считали нормальным, естественным делом»¹¹⁰.

На стройках обычным явлением было соревнование между цехами, бригадами, отдельными рабочими. Люди оценивались по результатам труда. На Кузнецкстрое на площади Побед была установлена громадная доска показателей соревнования, разделенная на 5 колонок. Каждая колонка обозначалась символическим изображением самолета, автомобиля, лошади, пешехода, черепахи. Лучшим участникам и бригадам вручались Красные знамена, отстающим полагалось рогожное. Предполагалась и помощь отстающим (буксир)¹¹¹.

В 1931 г. кузнецкстроевцы включились во Всесоюзное соревнование. Общее количество ударных бригад на стройке в течение года возросло с

383 до 1223. Побывавший в Кузбассе видный политический деятель французской компании Вайан Кутюрье отмечал: «Нигде в Союзе не видел такого энтузиазма, таких темпов, как на Кузнецкстрое...»¹¹².

Важными событиями для строителей были митинги и рапорты партийным съездам и конференциям, встречи по поводу подписания договоров о социалистическом соревновании и конечно мероприятия по подведению итогов и вручению наград. Все годы строительства комбинатов их коллективы буквально жили соревнованием друг с другом, регулярно встречаясь, подписывая выгодные договора, подводя итоги.

Празднично и торжественно оформлялся пуск каждого производственного объекта. Вот как описывается введение в эксплуатацию Магнитогорского рудника 16 мая 1931 г. «С 7 часов утра к подножию горы Атач стали стекаться рабочие колонны. Со всех участков Магнитостроя пришли делегации рабочих, пионерские отряды, жены рабочих. Заложенный аммонал раздробил рудную породу, фейерверком взлетели на воздух пудовые осколки руды. Этим открылся митинг, посвященный сдаче рудника в эксплуатацию. Секретарь рудничной ячейки тов. Кашеев во вступительном слове сказал: «Приказ партии и правительства выполнен. Сегодня, 15 мая, в указанный приказом срок, начинается промышленная эксплуатация рудника. Однако победа обязывает к еще большему напряжению сил, обязывает нас обеспечить своевременный пуск домен». После митинга пришедшие на торжественный пуск рудника рабочие и их жены разбилась на бригады и присоединились к горнякам для погрузки первого состава магнитогорской руды»¹¹³. Все эти мероприятия создавали определенный эмоциональный настрой, способствовавший совершению людьми очередных трудовых подвигов.

Обстоятельства жизни на стройках буквально зомбировали людей. Они забывали все, кроме труда. Слушая своих лидеров, активные участники строительства сами становились лидерами, своим азартом заражая отстающих. Особенно беззаветно ударная работа требовалась от коммунистов и комсомольцев. Задачи партийных и комсомольских организаций сравнивались с фронтовыми заданиями. Всемерно прививались идеи строить производственные объекты любой ценой. Рапорт строителей Кузнецкого завода XVI партийному съезду заканчивался словами: «Убежденные в реальности сроков, беззаветно преданные Коммунистической партии и интересам рабочего класса нашей страны и всего международного пролетариата, мы, строители Кузнецкого металлургического завода, на боевой приказ партии отвечаем: под ее руководством, углубляя социалистическое соревнование и ударничество, наш завод построим в срок, хорошо и дешево. Союзу нужен металл, – он нами будет дан»¹¹⁴.

Трудовые свершения напрямую связывались с воспитанием человека, отличающегося новым, более сознательным отношением к труду, человека

новой поведенческой культуры. Эти идеи пронизывали не только официальную агитационную и пропагандистскую деятельность, но и находили отклик в обществе, особенно среди молодежи, которая уже не мыслила себя в иной жизни.

Однако нельзя не отметить, что идейно-воспитательная работа в коллективах строителей сочеталась с требованиями жесткой, почти военной дисциплины. Невыполнение заданий, невыход на работу наказывался не только уменьшением оплаты труда, но виновники несли строгую ответственность, лишались поощрений, улучшение жилищных и прочих бытовых условий. Даже могли быть привлечены к суду.

Особые обязанности возлагались на коммунистов и комсомольцев. Уже в 1931 г. во всех подразделениях Магнитостроя и Кузнецкстроя существовали партийные и комсомольские ячейки, которые наряду с производственным руководством организовывали строительный процесс. На всех участках строительства была введена ответственность бригад и бригадиров за порученные объекты, которую они разделяли с партийными комитетами. Постоянно составлялись графики работ, требовавшие неукоснительного исполнения. Страх перед ответственностью возможно двигал партийными руководителями, когда они активно включались в ликвидацию тех или иных авральных ситуаций.

Под девизом строительства завода любой ценой жили не только рабочие, но и специалисты и управленцы. Когда приказом С.М. Франкфурта в июле 1930 г. в спешном порядке перебросили из Томска на строительство проектный и горный отделы, техническую библиотеку, здание заводоуправления еще не было построено. По воспоминаниям: «Не было ни крыши, ни оконных рам. Конструкторы, чертежники трудились, в то время как над их головами возводили третий этаж. Здание было еще сырое – столы коробились, калка отсыревала. Во время дождей чертежные столы спешно накрывали клеенками»¹¹⁵. Ни кому в голову не приходила мысль прекратить работу. Простои могли быть только по причине ненастной погоды.

Стремление безудержно трудиться иногда заканчивалось трагически. В воспоминаниях бригадира Шидека В.Я. есть история из его личной жизни, которую, не смотря ни на что, трудно оценить с точки зрения здравого смысла. «Когда мы кончали первую батарею в подарок XVI партийной конференции, то я в течение 4 дней не уходил с работы домой. Подушкой для отдыха мне служила рельса, а чтобы было помягче, подкладывал брезентовые рукавицы. Как раз перед этим у меня заболела жена, и я ее отправил в Томск, а дома осталось двое ребят, одному 3 года, другому 7 лет. И вот, на второй день после моего ухода младший сынишка заболел и скоропостижно помер. Я под производственным угаром забыл про ребятшек. На пятый день прихожу домой и вижу – младший мой ребенок помер, а

старший где-то ходит по площадке и ищет меня. Соседи также ходили, искали, но не нашли. А трупик начал уже пахнуть. Делать нечего, надо хоронить, а после пришлось хорошенько выпить. Пил за победу и пил за горе»¹¹⁶.

За период строительства КМК был выполнен огромный по тому времени объем работы: вынута и перемещено около 7 млн. м³ земляного грунта, или немногим меньше, чем на строительстве Турксиба; заложено 583 тыс. м³ бетона и железобетона, т.е. столько же, сколько на Днепротесе; уложено около 100 тыс. т огнеупорного кирпича, смонтировано около 50 тыс. т металлических конструкций, уложено 229 км железнодорожных путей, установлено оборудования на сумму около 90 млн. руб.¹¹⁷. И все это было сделано за удивительно короткие сроки.

Иностранные инженеры, консультировавшие строителей, вначале с большим скепсисом относились к намеченным планам советского правительства. Многие высказывали мнение о нереальности сроков выполнения задуманного. Начальник строительства Кузнецкого металлургического комбината С.М. Франкфурт в своих воспоминаниях привел высказывание американского инженера-консультанта Бэра, прибывшего осенью 1930 г. на Кузнецкстрой. Он говорил, что намечены совершенно нереальные сроки строительства «Даже у нас в Америке нелегко даются такие сроки, какие вы себе назначили. А ведь у нас сколько угодно материала и рабочие такой квалификации, о которой вы и мечтать не можете... При таком снабжении материалами, с такими рабочими ничего у вас не выйдет»¹¹⁸.

Зарубежным специалистам трудно было представить, каким запасом непредсказуемой целеустремленности обладала советская система. Как терпеливы и самоотверженны были люди в своем желании достичь лучшей жизни, преодолеть отсталость. В тяжелейших свершениях создавалась совершенно феноменальная человеческая общность, неизвестная в истории человеческой цивилизации.

Рубеж между первой и второй пятилетками 1931–1932 гг. был крайне сложным в истории страны. В социально-экономической политике правительства разразился глубокий кризис. В целом не оправдала себя избранная в конце 1920-х гг. модель развития. Подорванное коллективизацией сельское хозяйство находилось в критическом состоянии. Целый ряд районов охватил самый настоящий голод. Намеченные темпы индустриализации оказались невыполненными. Не получилось обещанного повышения уровня жизни населения. Индустриализации страны давалось очень большой ценой.

Однако раскрученный маховик событий трудно было остановить. Это можно было сказать и относительно строительства объектов УКК. Намеченные темпы строительства практически не замедлились. Основные строительные работы по сооружению КМК начались весной 1929 г.

В июне 1930 г. уже была сдана в эксплуатацию электростанция, а к XIII годовщине Октября в строй вступило семь подсобных цехов: котельный, механический, кузнечный, огнеупорный, ремонтно-строительный и др. С апреля того же года начались работы по строительству основных цехов, в мае – доменной печи № 1, в основание которой была положена бетонная плита с надписью: «Закладывается фундамент доменной печи № 1 – фундамент тяжелой индустрии в Западной Сибири».

1931 г. явился решающим в сооружении КМК. Объем капитальных вложений увеличился в 3 раза с 50 до 150 млн. руб. Укладка огнеупорного кирпича увеличилась в 35 раз, объем монтажных работ в 20 раз. Уже к концу года были построены чугунно-литейный, ремонтно-котельный цеха, вторая электростанция. В следующем году один за другим вошли в строй все агрегаты первой очереди завода. Всего за три года с небольшим буквально на пустом месте возник гигант тяжелой индустрии – первая очередь КМК.

Нечто подобное можно сказать и о создании Магнитогорского металлургического завода. В 1929 г. была создана строительно-монтажная организация Магнитострой, которая через год превратилась в многотысячный коллектив строителей, способный возводить первоклассные по тому времени доменные и мартеновские печи, прокатные станы и другие промышленные объекты. В мае 1931 г. вступил в строй рудник, в феврале 1932 г. получен первый чугун, в 1933 г. пущены 4 мартена, заработал заготовочный стан, а в августе 1934 г. дал первую продукцию крупносортовый стан «500». Магнитогорский металлургический комбинат стал предприятием с законченным металлургическим циклом. В его состав входили горнорудные, коксохимические, агломерационные производства, мощное энергосиловое хозяйство, разветвленная транспортная сеть. Общая сумма капиталовложений за первую пятилетку по Магнитогорскому заводу составила 582 млн., а по Кузнецкому – 431 млн. руб.¹¹⁹.

С большим размахом создавалась топливная база УКК. Угольных шахт в Кузбассе к концу первой пятилетки было сооружено 24 вместо 12 по первоначальному плану 1927 года. В результате мощность шахт бассейна более чем утроилась. Основные фонды угольной промышленности Сибири за счет Кузбасса увеличились за первую пятилетку в 3,4 раза, за вторую – почти в 4 раза. Главной задачей Кузбасса являлось интенсивное наращивание добычи высококачественных видов топлива и сырья для черной металлургии и химической промышленности Сибири и Урала. При общем росте добычи угля за 1929–1937 гг. в 7 раз добыча коксующегося угля выросла в 28 раз¹²⁰.

Важным преимуществом Кузбасса перед рядом других бассейнов страны были благоприятные горногеологические условия добычи угля, что позволяло укрупнять масштабы производства, с повышенным эффектом использовать современную технологию добычи и новые средства труда.

Имело значение и то, что среди шахт Кузбасса не было мелких шахт, как в Донбассе. В 1940 г. 62,5 % шахт Кузбасса давали среднесуточную добычу в размере более 1 тыс. т угля, в то время как в Донбассе такой производительности достигли лишь 28 % шахт, а в целом по стране 26,7 %. Среднесуточная добыча 1 шахты в Кузбассе достигала 1421 т, в Донбассе – 720 т, а в среднем по стране – 738 т¹²¹. Эти различия имели существенные экономические последствия: прирост добычи угля в Кузбассе обходился обществу дешевле, чем в большинстве других бассейнов.

Создание УКК сопровождалось организацией крупных энергетических предприятий. Мощности электростанций в Кузбассе за первую пятилетку были увеличены в 9,9 раза, а по всей Сибири – в 4,1 раза, за вторую пятилетку они выросли в Сибири еще в 3,5 раза¹²².

Значительно вырос энергетический потенциал и на Урале. Если в конце 1920-х гг. по душевому производству электроэнергии Уральский регион находился на среднесоюзном и среднероссийском уровне и значительно уступал Северо-Западному, Центрально-Промышленному районам, Украине и Закавказью, то уже в первой пятилетке он вплотную приблизился к районам-лидерам, а к 1937 г. переместился на второе место после Северо-Западного района. На каждого рабочего машиностроительных заводов Урала в 1937 г. пришлось 4226 кВт-час. потребленной электроэнергии (по СССР в целом в этот период было 2753 кВт-час., по РСФСР – 2759, на Украине – 2663, в Центрально-Промышленном районе – 2350, Волго-Вятском – 3356¹²³). По этому показателю, как видим, Урал занимал первое место среди регионов страны. Основное количество электроэнергии производилось районными электростанциями, мощность которых с 1928 по 1931 г. увеличилась с 19,5 до 210 тыс. кВт. Крупнейшие из них Челябинская ГРЭС, Березниковская ТЭЦ, Магнитогорская ЦЭС, Кизеловская ГРЭС стали иметь решающее значение в энергоснабжении предприятий УКК на Урале¹²⁴.

Концепция развития металлургической промышленности в рамках УКК предусматривала увеличить в несколько раз выплавку чугуна на востоке страны, причем на 95 % реализовать эту программу предусматривалось за счет новых заводов¹²⁵. Кроме того, намечалось осуществить реконструкцию шести действующих заводов Урала: Надеждинского, Златоустовского, Гусовского, Нижнее-Салдинского, Ашинского и Белорецкого. Они полностью переводились на производство древесноугольного металла. Основная их продукция: высококачественные сорта стали, прокат, для мосто- и вагоностроения, стальная проволока и инструментальная сталь. Главными потребителями выступали Челябинский тракторный завод, Златоустовский механический, Миасский напилочный, «Шарикоподшипник» и др. Все эти предприятия должны были составить единый производственный комплекс, скрепленный экономическими связями и технологическими процессами.

Стратегическая цель Урало-Кузнецкой программы состояла в том, чтобы превратить огромный регион Урала и Сибири в индустриально развитый с новейшей промышленной и аграрной техникой. Рассчитывалось, что осуществление проекта изменит экономическую ситуацию, демографическую структуру и социально-бытовые условия жизни населения. Модель Урало-Кузнецкого комбината вполне вписывалась в общую концепцию хозяйственного строительства, основанную на идее социалистического обобществления и создания крупной промышленности в процессе индустриализации страны. По своим масштабам и замыслу она соответствовала политическим планам радикального социально-экономического переустройства общества, провозглашенного большевиками. В ней отражалось стремление доказать преимущества социалистического производства, превзойти зарубежные показатели экономического развития.

С началом стабильной работы Магнитогорского и Кузнецкого комбинатов – первенцев УКК стали активно разрабатываться новые технико-экономические и социальные проекты. Большинство из них ориентировалось на развитие машиностроения, особенно производство сельскохозяйственных машин. В Сибири рассматривались два вероятных центра сельскохозяйственного машиностроения – в городах Омске и Новосибирске. Переход к обобществленным хозяйствам придавал проблеме новый ракурс. Экономисты и плановики высказывали идеи создания агрокомбинатов с всесторонней механизацией производственных процессов.

Геологические исследования в связи с формированием УКК обнаружили в Урало-Сибирском регионе значительные запасы разнообразных по качеству углей, что породило множество смелых технических идей по их использованию не только в качестве топлива, но и по глубокой переработке с целью получения жидкого топлива и химических продуктов. Причем ориентация была на новейшие мировые достижения науки и техники, передовые технологии. Планировалось создание целого ряда отраслей с использованием отходов одной из них в качестве сырья для другой, что делало производственные комплексы высокорентабельными и практически безотходными.

Ученые и специалисты предлагали конкретные проекты перегонки и использования кузнецких и черемховских углей. Планировалась широкая сеть заводов не только в местах угольных бассейнов, но и других городах, что подчеркивало значение транспортной сети, от которой во многом зависела экономичность задуманных проектов. Весьма распространенными были идеи производства из угля моторного топлива, использования отходов от перегонки газа и полукокса в качестве топлива для районных электростанций и др.

В целом Сибирь имела колоссальные возможности для развития химической промышленности. В Кемерово и Кузнецке намечалось создать

крупные промышленные комбинаты, включавшие заводы по производству серной кислоты, аммиака, азотных туков. В Белово планировалось построить предприятия по изготовлению серной кислоты, сульфатов, суперфосфата. Кроме того, в различных районах Сибири предполагалось наладить выпуск азота, искусственных удобрений, волокон, а также ализариновых и индиговых красителей, которые ввозились из-за границы. Важное значение придавалось лесохимической промышленности, прежде всего производству целлюлозы, бумаги и природных смол.

В рамках УКК развивалась не только черная, но и цветная металлургия. В материалах Госплана сохранилось несколько вариантов расположения цинковой промышленности в Сибири: Убинский, как наиболее близкий к Риддеровскому месторождению, Экибастузский и Кузбасский. Самый приемлемым был признан последний. Решение СТО от 3 июня 1927 г. определило строительство цинкового завода в г. Белово производительностью 12 тыс. т в год на цинковых концентратах Салаирского и Риддеровского месторождений. Последующие поиски обеспечили строящийся завод исключительно местным сырьем из Салаирского района, что значительно удешевляло производство металла. От других вариантов пришлось отказаться как более дорогостоящих.

Наиболее масштабным было строительство заводов цветной металлургии на Урале. Здесь в годы первой пятилетки были реконструированы медеплавильные Калатинский и Карабашский, построены Красноуральский медеплавильный, Челябинский цинковый и Верхне-Уфалейский никелевый заводы.

Планы второй пятилетки не только завершали то, что было начато в рамках создания УКК в предыдущие годы, но и вносили много нового в его содержание. В.В. Куйбышев, выступая на I Всесоюзной конференции по размещению производительных сил СССР, говорил, что Урало-Кузнецкий комбинат должен превратиться в одну из основных баз снабжения страны качественной сталью и чугуном, цветными металлами, продуктами химии, оборудованием и машинами, «станет вторым центром нашей индустрии и нашего хозяйства»¹²⁶.

В новом пятилетнем плане расширялись и географические рамки второй угольно-металлургической базы СССР. В комплекс Урало-Кузнецкого комбината включались предприятия прилегающих районов. Он вбирал в себя не только Урал и Западную Сибирь, а также Поволжье, Северный Казахстан, превращался в крупнейший межрайонный комбинат, призванный наиболее эффективно сочетать развитие добывающих и обрабатывающих отраслей народного хозяйства, расположенных на огромной площади свыше 6 млн. кв. км или почти 29 % всей территории Советского Союза. Во втором пятилетии только на строительство предприятий УКК планировалось около четверти капиталовложений в народное хозяйство

страны и более одной трети всех капиталовложений в тяжелую промышленность СССР.

В годы второй пятилетки были построены Нижнетагильский металлургический комбинат, Первоуральский новотрубный, Синарский трубный и ряд других. Дальнейшее развитие получила угледобыча. В 1937 г. Кузбасс выдал на гора 17 813 тыс. т угля. На Урале добыча увеличилась с 3 100 тыс. т угля в 1932 г. до 8 081 тыс. в 1937 г.

Особое внимание уделялось развитию железнодорожного транспорта. Были уложены вторые пути на южных магистралях по линии, связывающей Челябинск–Матушино, Еманжелинская–Троицк–Карталы–Магнитогорск. Вошла в эксплуатацию новая дорога Курган–Шадринск, усилившая связь Северного Урала с Сибирью. Была осуществлена электрификация горнозаводской дороги Свердловск–Чусовая. Развитие железнодорожного транспорта позволило организовать мощный грузовой поток кокса на Урал, а уральской руды в Кузбасс. В итоге создания УКК межрегиональный промышленный комплекс стал давать во второй пятилетке пятую часть добычи угля в стране, более одной четверти выплавки чугуна, треть добычи руды, шестую часть производства кокса. В целом за годы создания УКК только на Урале промышленное производство увеличилось по сравнению с 1913 г. в 10 раз. Удельный вес продукции тяжелой промышленности к 1940 г. в общем объеме производства уральского региона составил 84,7 %¹²⁷. Итогом индустриализации стало формирование на Урале мощного промышленного комплекса, ставшего важнейшей частью второй угольно-металлургической базы на востоке страны.

Создание мощной металлургической и машиностроительной базы на Урале сочеталось с энергетическим потенциалом и выгодным географическим положением региона, что позволило организовать здесь крупное военное производство. Дополнительным фактором явилось создание на Урале в 1930-е гг. центра подготовки квалифицированной рабочей силы и специалистов, что позволяло со временем организовать законченный цикл производства от разработки идеи до ее реализации в серийном виде.

Большинство ведущих предприятий Урала в 1932 г. вошло в систему Наркомата тяжелой промышленности, в рамках которого действовали и управлялись все военно-промышленные производства. Предприятия Наркомата оснащались новейшими образцами техники мирового уровня, на что тратились огромные средства. Флагманы уральского машиностроения Уралтяжмаш, Челябинский тракторный и другие обладали уникальным оборудованием, которое трудно было встретить даже на передовых западных предприятиях. Поэтому основные военные заказы размещались на этих заводах. В частности Уралмаш занимался производством 122 мм гаубиц и других артиллерийских орудий, комплектующих к дизельным двигателям подводных лодок и авиадвигателям. Кроме того, он производил

технологическое оборудование для военных заводов. На ЧТЗ были предусмотрены как выпуск двигателей и деталей к танкам, так и размещение танкового производства в целом.

Однако после 1937 г. темпы развития промышленности снизились. Третий пятилетний план предусматривал дальнейшее укрепление и развитие Урало-Кузбасского комбината, намечалось увеличение производственных мощностей в области черной металлургии, планировался рост химической промышленности, цветной металлургии и т.п. Но осуществление этих намерений шло крайне медленно. Сказывалась переброска средств в оборонную промышленность, снижение капиталовложений, как в новое строительство, так и в развитие уже действующих предприятий. Важные решения принимались часто единолично, высшим руководством страны без достаточного экономического обоснования. Это проявилось при распределении капитальных вложений в металлургию. Они с 1935 г. неуклонно и значительно снижались как в абсолютных цифрах, так и процентном соотношении, что влекло за собой снижение производства черных металлов, нарушало всю деятельность тяжелой промышленности. Темпы развития базовых отраслей замедлились. Второй пятилетний план по вводу новых мощностей в металлургии страны выполнен был лишь наполовину. Из 45 доменных печей, предусмотренных планом, вступило в строй 20, из 152 мартеновских печей 86, из 107 прокатных станков – 49¹²⁸.

В мирные годы третьей пятилетки отставание черной металлургии от развития промышленности в целом еще больше увеличилось, наметились диспропорции между производством черных металлов, железорудной и коксовой базой. В связи с репрессиями ухудшилось руководство ведущими отраслями промышленности. В 1937–1939 гг. жертвами произвола стали известные партийные работники Урала и Сибири, внесшие большой вклад в создание УКК: Р.И. Эйхе, И.Д. Кабаков, Ф.И. Голощекин, Р.М. Хитаров, Андроников В.Н. На ведущих предприятиях УКК было арестовано без суда и следствия немало руководящих и инженерно-технических работников. Среди них были С.М. Франкфурт, Я.П. Иванченко, М.С. Владимиров и др. Пострадало много рядовых рабочих.

Ущерб, нанесенный массовыми репрессиями, ощущался весьма заметно. В Наркомате тяжелой промышленности, возглавляемом в эти годы Л.М. Кагановичем, отставание в выполнении планов объясняли вредительской и диверсионной деятельностью врагов народа. Однако налицо были нарушения в организации производства, снижение трудовой дисциплины в результате частой смены руководителей всех рангов и выдвижения новых малоопытных кадров. Статистика фиксировала вынужденные простои основных агрегатов и оборудования, увеличилась аварийность работы. Показатели работы передовых металлургических комбинатов в 1937–1939 гг. значительно снизились. Выполнение производственного плана в 1939 г. на

Магнитогорском металлургическом комбинате по руде составило 94,3 %, по коксу – 84,7 %, чугуна – 89,7 %, по стали – 84,0 %. Капитальные вложения в строительство ММК в 1936 г. составили 124,7 млн. руб., в 1937 – 94,7; в 1938 – 61,3, в 1939 г. – 54,9 млн. руб. Не были построены две домы и два блюминга. Тяжелое положение складывалось с обеспечением рудной базы. Добыча железной руды на Урале в 1939 г. сократилась на 10 %¹²⁹. В 1937 г. Кузбасс работал хуже, чем в 1936 г. Было недополучено 2046 тыс. тонн коксующегося угля, что вызывало трудности в работе металлургии. Планы добычи угля не были выполнены и в последующие годы. Положение стало улучшаться лишь в 1940 г.¹³⁰

Отставание угледобычи и металлургии отразилось на целом ряде отраслей. В первую очередь на металлообработке и машиностроении. Из-за недостатка металла сократилось производство тракторов и сельхозмашин. Недостаток металла испытывали оборонные предприятия.

В 1939–1940 гг. вышло ряд постановлений ЦК ВКП(б) и СНК СССР, прошли новые кадровые назначения, стабилизировалось и как-то улучшилось состояние тяжелой промышленности в целом и предприятий УМК, с которыми по-прежнему связывались большие надежды в индустриализации страны. В сентябре 1939 г. в Магнитогорске вошел в строй третий мартеновский цех, оснащенный самыми мощными печами. В марте 1941 г. здесь был пущен самый крупный в стране блюминг и прокатный стан. Теперь Магнитогорский комбинат имел в своем составе 4 самых мощных в СССР доменных печей, 16 крупных мартеновских печей, 2 мощных блюминга с непрерывными заготовительными станами. Металлурги ММК в 1940 г. выплавляли сверх плана 12 тыс. т стали благодаря пуску двух мартеновских печей.

К 1937 г. почти 3/4 основных производственных фондов крупной промышленности Сибири в связи с созданием Урало-Кузнецкого комбината приходилось на Западную Сибирь. Однако и в Восточной происходило крупное индустриальное строительство¹³¹. В Красноярске строился завод тяжелого машиностроения. В 1929 г. в Иркутске на базе мелких мастерских началось сооружение крупнейшего машиностроительного завода им. Куйбышева по производству машин и оборудования для золотодобывающей промышленности. Уже в августе 1930 г. завод выпустил первый в СССР бур типа «Эмпайр», а в 1931 г. изготовил уже 157 комплектов таких буров, 396 шахтных вагонеток и др. оборудование. В 1932 г. завод приступил к производству драг по отечественным проектам. В крупные предприятия по производству и ремонту оборудования для золотопромышленности и угольных шахт превратились заводы «Металлист» в гг. Благовещенске и Владивостоке. Резко возрос объем продукции металлообработки в Читинской области, Хабаровском крае, Бурятской АССР.

В Восточной Сибири особенно высокими темпами развивалась горно-добывающая промышленность. Предприятия «Якутзолото», «Магаданзолото» являлись крупнейшими поставщиками драгоценного металла в стране. В Забайкалье добывалось 95 % производимого в СССР оловянного концентрата, 80 % вольфрама, 70 % молибдена. Восточные районы Сибири в годы первых пятилеток стали основными поставщиками для индустрии СССР редких и цветных металлов, асбеста, промышленной слюды и т.п. Страна освободилась от необходимости ввозить многие минералы из-за границы. В 1928–1932 гг. положено начало созданию нефтяной промышленности на Дальнем Востоке. Добыча нефти возросла с 296 т до 189 тыс. т. В Хабаровске построен крекинг-завод, куда налажена поставка сырой нефти баржами.

На всей территории Сибири активно развивалась промышленность строительных материалов. Большой объем капитального строительства, расширение и реконструкция действующих предприятий выдвинули эту отрасль на одно из первых мест в развитии промышленности. В районах интенсивного промышленного строительства сооружены десятки новых крупных кирпичных заводов. Реконструкции подверглись старые. Основные фонды кирпичной промышленности Сибири в 1928–1932 гг. увеличились более чем в 10 раз, а валовая продукция – в 7,2 раза. Увеличилось производство других строительных материалов. Коренной реконструкции подвергся Яшкинский цементный завод. Его производительность возросла более чем в 4 раза, достигнув в 1932 г. выпуска 1 млн. бочек цемента. Построены Чернореченский и Новоспасский цементные заводы. Вошли в строй новые предприятия по производству извести, стенового и облицовочного материала, получила развитие добыча строительного камня. К 1940 г. в Сибири и на Дальнем Востоке сформировалась крупная производственная база строительных материалов.

На новой технической основе созданы отрасли транспортного машиностроения: паровозо и вагоноремонтные заводы в гг. Омске, Барнауле, Верхнеудинске, Улан-Удэ; судоверфи на реках Обь, Иртыш, Енисей, Амур. Коренной реконструкции подвергся Дальзавод (г. Владивосток), который превратился в надежную базу отечественного судоремонта на Тихом океане. За 1928–1932 гг. его производственные фонды удвоились, а продукция возросла в 6 раз. В Хабаровске в 1933–1937 гг. построен один из крупнейших на востоке страны авторемонтных заводов.

Новое строительство внесло коренные изменения в промышленную географию сибирского региона. За годы первых пятилеток в Сибири появилось много новых, передовых в своих отраслях крупных предприятий. Число их по сравнению с дореволюционным периодом выросло в 10 раз и в 1940 г. достигло 5 тыс. Сибирская промышленность развивалась быстрее, чем союзная. Если за первые две пятилетки валовая продукция круп-

ной промышленности СССР выросла в 5 раз, то Сибири – в 9. Ведущие позиции занимала тяжелая промышленность. На ее долю в предвоенный период приходилось более половины общего объема промышленного производства. Индустриализация привела к значительному росту производительности общественного труда, увеличению темпов роста промышленности, росту доли ее в выработке валового продукта. Кроме того, индустриализация сопровождалась внедрением промышленных методов производства во всех отраслях, происходила глубокая реконструкция в целом народного хозяйства на базе электрификации и новой техники.

Основу реконструкции составила принципиальная смена энергоносителей. Если раньше промышленное производство от Урала до Тихого океана основывалось на водяных, частично паровых двигателях, то к концу 1930-х гг. XX в. оно в основном перестроилось на электрический привод. По данным Всероссийской переписи промышленных заведений 1920 г., генераторы, динамо-машины, электромоторы в Сибири составляли всего лишь 20 % общей мощности двигателей, в то время как по РСФСР – 43 %. Через 20 лет в ходе интенсивной электрификации индустриальной сферы удельный вес применения электродвигателей в промышленности Сибири достиг общесоюзного уровня. Уже в годы первой пятилетки построены крупные электростанции в Кузбассе, Новосибирске, Чите на Черновских копиях, в Улан-Удэ, Нерчинске, Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре. Общее число крупных районных электростанций в Сибири и на Дальнем Востоке увеличилось в 4 раза, установленная мощность возросла почти в 4,4 раза, а производство электроэнергии – в 5,6 раза. Этот темп в развитии электроэнергетики продолжился и в последующие годы, К концу третьей пятилетки удельный вес электроэнергетики в валовой продукции промышленного производства Сибири по сравнению с 1928 г. вырос в 3 раза. В результате сделан крупный шаг в развитии энергетической базы восточных районов, а это благоприятно сказывалось на осуществлении всех задач индустриализации и модернизации огромного края.

Таким образом, за годы первых довоенных пятилеток, которые со всем основанием можно назвать пятилетками индустриализации, в восточных районах СССР был создан крупный экономический потенциал, состоящий в основном из государственных предприятий тяжелой индустрии. За 1928–1937 гг. выработка их валовой продукции возросла в 9 раз, в том числе черной металлургии – в 152 раза, металлообработки – в 32 раза, электроэнергетики – в 30, строительных материалов – в 17, добыча каменного угля – в 8 раз. Удельный вес отраслей тяжелой индустрии, производящей средства производства, в промышленности Западной Сибири возрос с 1/3 в 1928 г. до 2/3 в 1937. В Красноярском крае доля тяжелой индустрии составила 65,7 %, в Иркутской области – 62 %.

Отставало производство потребительских товаров, в котором пока господствовали мелкие предприятия. В лучшем случае капитальные вложения направлялись на их техническую реконструкцию и расширение. Так, коренной реконструкции подверглись обувные фабрики в Омске и Тальменке, Бийская льноткацкая, Красноярская и Хайтинская фарфорофаянсовые, Барнаульский пимокатный завод и др. Из новых крупных предприятий в годы второй пятилетки (1933–1937 гг.) введены в эксплуатацию Барнаульский меланжевый комбинат, Новосибирские трикотажная и обувная фабрики, ряд швейных предприятий. Выпуск валовой продукции текстильной промышленности Сибири возрос в 3,4 раза, а швейной – в 3 раза. Увеличился выпуск продукции кожевенно-обувной и меховой промышленности. Однако этого было недостаточно. Большая часть товаров потребительского спроса сибиряков завозилась из других районов страны.

Наиболее ускоренными темпами развивалась пищевая промышленность. В 1930-е гг. в восточных районах на новой технической основе построены десятки предприятий: мелькомбинаты, мясоконсервные, маслодельные, сыроваренные заводы, хлебокомбинаты, макаронные и кондитерские фабрики. В 1937 г. в Сибири и на Дальнем Востоке работало 3 крупных сахарных завода. Существенной реконструкции подверглась рыбная и рыбоконсервная промышленность. Только на Дальнем Востоке в предвоенные годы действовал 41 рыбоконсервный завод, в том числе 10 плавучих. Во Владивостоке создан специальный рыбный порт, крупный холодильник, жестяно-баночная фабрика.

В целом об успешном решении задач индустриализации в производственной сфере свидетельствовали существенные структурные сдвиги в экономике Сибири. Уже в 1933 г. промышленность в ней занимала ведущее место. В валовой продукции промышленности страны доля региона стала составлять более 5 %, в 1913 г. – 2,7. Индустриальный взлет Сибири в годы первых пятилеток превратил регион в крупную промышленную базу СССР, что позволило здесь в короткие сроки создать мощный арсенал в годы Великой Отечественной войны и заложить базу для интенсивного послевоенного развития.

4. Идеи социального развития.

Логика модернизации и индустриализации определили совершенно иной, чем в традиционном обществе, подход к организации общественной жизни, к определению роли человека в мире вообще и в производстве в частности. В условиях совершенствования производства требовался более ответственный и дисциплинированный работник с достаточно большим объемом знаний об окружающем мире и способный более рационально приспособлять этот мир к своим потребностям. О формировании такого

типа человека много говорилось уже в XVIII в. В XIX в. рассуждения достигли апогея, вылились в жесточайшие дискуссии., которые по времени совпали, с одной стороны, с ростом научного знания, а с другой – с переходом от преимущественно массового религиозного сознания и восприятия мира к атеистическому. На базе данных процессов в свою очередь происходило формирование новой ментальности людей, основанной на восприятии научных знаний и рациональной картины мира. В центре внимания новой философии оказывался человек со своими потребностями и представлениями. О его насущных нуждах, о его преобразующей природу и общество деятельности стали рассуждать не только просветители и социалисты и просто философы-романтики, но и государственные деятели.

Активное промышленное развитие, в первую очередь западноевропейских стран, породило множество теоретических суждений на этот счет. Ученые экономисты, социологи и либерально настроенные политические деятели много говорили о необходимости создания благоприятных условий для жизнедеятельности людей в условиях индустриального производства, необходимости формирования для этого правовой основы, контролирующей и организующей роли государства и т.д. Нередко в рамках обсуждения данных вопросов рассматривались и откровенно утопические модели общественного устройства, основанные на идеалистических представлениях о взаимоотношениях между людьми, о справедливости, равенстве, братстве и т.д. В начале XIX в., как одна из версий достижения общественного идеала, в европейской социально-философской и политической традиции возникла теория социализма. Она привлекла к себе сразу очень большое внимание, так как отвечала интересам весьма широких социальных кругов, особенно связанных с промышленным производством, вселяла оптимизм в преодолении негативных явлений капиталистического развития.

Наиболее яркой и притягательной явилась идея социалистического общественного устройства. В конце XIX – начале XX вв. сразу в нескольких европейских странах обсуждались возможности организации социалистических государств. Конкретные проекты разрабатывались в Германии. Здесь в 1890-е гг. экономистом Карлом Баллодом на основе государственной статистики выяснялась теоретическая возможность социализации немецкого общества. Тогда ученому путем скрупулезных расчетов удалось сделать вывод, что в Германии существует принципиальная возможность организации планомерного социалистического общественного устройства, по крайней мере развитие производительных сил, природные, научно-технические и социально-экономические возможности страны позволяют это сделать в интересах не отдельных сословий, а всего населения. Он писал, что видит задачу своих изысканий в стремлении рассмотреть «социалистический строй с точки зрения целесообразности, установить хотя

бы с приблизительной точностью, дают ли в настоящее время успехи техники и знания, при условии применения их ко всем отраслям народного хозяйства, в соединении с естественными факторами, настолько значительное повышение производства, что следствием его могло бы явиться всеобщее благосостояние»¹³².

После первой мировой войны в Германии делались попытки претворить в жизнь социалистические идеи, которые исходили не только от социалистов. В. Ратенау – крупнейший немецкий капиталист в нескольких поколениях предложил правительству разработать модель послевоенного возрождения страны на основе социализации производства и государственного регулирования социально-экономического развития. Он писал в своей книге «Новое государство», что «ведение хозяйства не только дело отдельных людей, а это дело – обществу. Предприниматели должны руководствоваться волей и интересами общества, которая передается через государственные институты»¹³³. Однако государственные деятели и политики того времени не готовы были даже рассматривать подобные предложения, которые можно назвать лишь философским поиском гармоничного сочетания между интересами предпринимателей и потребностями общества в послевоенной Европе.

В 1917 г. в России сложилась уникальная историческая ситуация для социалистических экспериментов. Большевики, получив власть в стране, начали поиски путей социалистического строительства, что дало импульс для развития огромного количества идеальных образов и моделей, которые, к сожалению, связывались не столько с реалиями жизни, сколько с представлениями о будущем. Так, в первые же послереволюционные годы активно обсуждались проблемы социалистического воспитания людей, переустройства их образа мыслей и быта согласно коллективистских принципов. В связи с чем, рождались проекты не только домов-коммун, но и целых городов, построенных с учетом организации в них коллективной жизни. В дискуссиях активно участвовали многие известные советские государственные и общественные деятели. Н.К. Крупская, А.В. Луначарский, Г.М. Кржижановский, Н.А. Семашко, А.Н. Толстой, Н.И. Бухарин и др.

В этот период и родились проекты создания так называемых «социалистических городов», идеи которых были заимствованы из западноевропейской социологической и политической литературы. Еще в конце XIX в. социалистической и либеральной интеллигенцией во Франции, Англии, Германии обсуждались возможности улучшения жизни в рабочих районах. Архитекторы и дизайнеры призывали капиталистов строить для рабочих простые, но удобные и хорошо освещенные жилые помещения, окруженные большим количеством зелени и деревьев, с максимальным благоустройством и возможностями для проведения досуга. Некоторые проекти-

ровщики называли свои города «зелеными», «городами-садами». Очевидно было желание создать в индустриальных районах вместо рабочих трущоб поселения нового типа.

В 1902 г. на русский язык была переведена книга английского экономиста и социолога Э. Говарда «Сады-города завтрашнего дня», которая широко обсуждалась в России и была известна большевикам. Вплоть до первой мировой войны во многих европейских странах существовали Общества городов-садов, члены которых занимались просвещением и благотворительностью в рабочих районах.

Процессы урбанизации, по мнению ведущих обществоведов XX в. отечественных и зарубежных, являются стержневыми в общецивилизационном развитии в последние два столетия, так как именно они как – системное историческое явление определили главное направление перехода от традиционных преимущественно аграрных обществ в мире к индустриально-урбанистическим. Поэтому мечта о жизни в красивых удобных, справедливых для всех жителей городских поселениях, являлась главной в индустриальном обществе. Можно сказать, что произошла своеобразная метаморфоза старинной утопии о «царстве божием» на земле, существовавшей в различных вариантах у всех народов мира.

Планы «социалистической индустриализации» в СССР также включили идеи создания особого вида промышленных поселений с всевозможными видами благоустройства и комфорта для жителей. Эти идеи отождествлялись с перспективами социалистического переустройства общества, связывались с максимальным обобществлением быта и проживания, а также воспитания детей в духе коммунистических принципов. Однако в первые послереволюционные годы они не получили большого количества сторонников. Измученные неустроенностью и дискомфортом военных лет люди не воспринимали их психологически. Пределом мечтаний для многих жителей советских городов, в большинстве своем страдавших от перенаселения, было спокойное семейное проживание в изолированном жилье, хотя и неблагоустроенном и небольших размеров.

Создание домов-коммун в эфемерном «городе-саде» пропагандировалось на I Всесоюзном съезде жилищной кооперации, проходившем в Москве в декабре 1923 г. Были выработаны даже соответствующие инструкции по жилищному и вообще городскому строительству в СССР по принципу «наибольшего обобществления быта с целью освобождения работников от тягот семейного хозяйства». В центре внимания жизненных интересов предлагалось считать не изолированную квартиру, которая должна быть лишь местом сна и работы, требующих уединения, а общественные учреждения, «способные дать возможность трудящемуся использовать весь свой досуг рационально и интересно»¹³⁴. В самой идее домов-

коммун создатели таких проектов видели мощный фактор воспитания человека коммунистического завтра.

Резолюции съезда поступили во многие городские центры СССР, но, как правило, остались без особых последствий. В Сибревкоме также скептически отнеслись к призывам московских коммунаров. Считали, что более важными, чем воспитательные, на «текущий момент» являются проблемы организации советского управления в Сибири, распространения влияния Сибревкома на как можно большую ее территорию, наконец, сбор и вывоз продовольствия. Да и попросту говоря, в начале 1920-х гг. у сибревкомовских лидеров не было средств для осуществления столь спорного проекта.

Некоторые «горячие» головы все-таки пытались ускорить «социалистическое перевоплощение» граждан, навязать жилищной кооперации строительство многоквартирных домов-коммун, но эти идеи также не получили поддержки. В жилищном строительстве в Новосибирске (до 1925 г. Ново-николаевск) в этот период ориентировались на застройку городских кварталов небольшими 1–2-квартирными домами-особняками. Тем более что состоявшийся в 1924–1925 гг. ряд обсуждений городской общественностью и специалистами перспективных планов застройки Новосибирска показали, что горожанам в большей степени импонировали эстетичность и гигиенические принципы построек, чем их социально-политическое и воспитательное значение.

К вопросу создания «социалистических городов» обратились вновь в конце 1920-х гг. в связи с разработкой планов социалистической индустриализации. К этому времени идеи «социализации» и «коммунизации» общества уже захватили умы многих советских людей. Ими бредили не только партийные и советские работники, верящие в свое миссионерское назначение, но и ряд ученых, видных специалистов в области социально-экономического управления и планирования. Они считали, что история в лице советского государства наконец-то дала шанс на создание того справедливого общественного строя, о котором веками мечтали многие поколения человечества. Они, эти мечтатели, наивно верили в возможности социализма существенно повысить уровень жизни трудящихся. Одним из путей к благоденствию считали создание «социалистических городов».

Надо признать, что к концу 1920-х гг. идеи «коммунизации» находили поддержку и со стороны рабочего населения, преимущественно молодежи, которая в силу своих психологических установок и под влиянием пропаганды с идеей «социалистического города» связывала рождение нового образа жизни, создание всесторонне развитой человеческой личности, ярко и образно нарисованной теоретиками социалистической модели общества. Но, с другой стороны, попытки создания городских поселений по типу «социалистических городов» в реальной жизни часто выглядели вынуж-

денными. Дело в том, что планы ускоренной индустриализации в конце 1920-х гг. сопровождалась определенной социальной политикой. В социальной сфере поддержку получали лишь те идеи, которые не противоречили индустриальным планам. Финансовое обеспечение получало развитие лишь тех городов, где предполагалось промышленное строительство. Поэтому городские руководители, иногда в ущерб здравому смыслу, стремились любыми средствами добиться разрешения на промышленное строительство в городе, так как не было иного способа для того, чтобы иметь стабильное экономическое положение для решения городских проблем.

Сибирские руководители не были исключением. Они как за «палочку-выручалочку» ухватились за идею создания «социалистических городов». И надо сказать, что не без труда, с привлечением личных связей и знакомств в высших государственных органах им удалось включить в особые списки «социалистических индустриальных центров СССР» Новосибирск, Черемхово, Анжеро-Судженск и в целом районы Кузбасса, где в годы первой пятилетки намечалось самое крупное в Сибири промышленное строительство. Дальше всего удалось продвинуться по пути создания «социалистических городов» в Кузнецке и Новосибирске.

В Новосибирске разработка идеи создания «социалистического города» на левом берегу Оби в районе строительства комбайнового завода связана с именем М.С. Богуславского – радикально настроенного партийного функционера, выдвигенца из рабочих, так называемого рабочего-специалиста. Он, как сторонник Л.Д. Троцкого, был сослан из Москвы и в 1929–1930 гг. занимал пост заместителя председателя Сибирской плановой комиссии. Будучи фанатично преданным коммунистическим идеалам и не лишенным воображения человеком, Богуславский страстно пропагандировал проект создания «социалистического города» в Новосибирске и многое делал по его осуществлению.

Когда в декабре 1929 г. на одном из городских совещаний по вопросу о перспективах промышленного развития в городе Богуславский от имени Сибплана предложил строительство жилого поселка в левобережье по типу «социалистического города», то многие специалисты – строители и архитекторы – выразили большие сомнения. Строительство намечалось уже весной-летом 1930 г., в то время как в городе и в окрестностях практически отсутствовало производство строительных материалов. Кроме того, оно и не планировалось в нужных для строительства масштабах в ближайшее пятилетие. И что уж совсем вызывало большие сомнения, так это отсутствие проработанного технико-экономического проекта будущего поселения, возведение которого намечалось уже через несколько месяцев¹³⁵.

Однако сомнения специалистов не смутили Богуславского и уже сформировавшуюся вокруг него группу сторонников строительства «социалистического города» в Новосибирске. В ответ они выдвинули идею воспользоваться уже разработанным в какой-то степени проектом Магнитогорска. В целях экономии времени и средств городские власти призвали пригласить в город магнитогорских проектировщиков, чтобы «произвести привязку» проекта на местности и, как намечалось, летом 1930 г. начать строительство.

Но как выяснилось впоследствии, эта идея оказалась неосуществимой. Сибирская плановая комиссия в лице Богуславского выдвинула ее без какой бы то ни было экспертизы специалистов. Единственным аргументом в ее пользу было желание авторов ускорить и удешевить строительство. Не предполагалось, что магнитогорский проект окажется технически неосуществимым в Новосибирске. Но и этот факт не остановил Богуславского – ярого сторонника строительства «социалистического города». После поездки в Москву в феврале 1930 г. он все-таки добился правительственного решения о строительстве, на этот раз с привлечением в Новосибирск проектных разработок Сталинградстроя. Сравнительно быстро, без проволочек было принято постановление СНК РСФСР по этому вопросу, выдвинуто было лишь условие «...достичь в строительстве максимального облегчения и упрощения насколько позволяют местные климатические условия»¹³⁶.

Надо отдать должное новосибирским руководителям того времени, которые в очень короткие сроки подготовили в центральные правительственные органы достаточно основательный документ – «Докладную записку о строительстве в левобережной части г. Новосибирска «социалистического города». Этот документ включал подробно описанный проект невиданного ранее городского поселения, в котором предполагалось, что основной ячейкой «социалистического города» с обобщественным трудом и бытом будет являться 3–4-этажный дом-коммуна для проживания примерно 500–600 человек, построенный по всем правилам жилищной санитарии и гигиены: чтобы все помещения хорошо вентилировались и снабжались кислородом, а также достаточно освещались и прогревались солнечными лучами. В таком доме архитекторы предусмотрели не только просторные жилые комнаты, но и помещения для удовлетворения бытовых нужд: душевые и ванны, кухни и столовые, кладовые, прачечные, а также помещения для детских учреждений, клубной работы, общественного самоуправления и распределения товаров. Средняя высота жилых помещений планировалась не менее 2,8 м, а средняя жилая площадь рассчитывалась по норме 9 м² на одного проживающего, включая и площади для общего пользования¹³⁷.

В проекте отмечалось, что планировка города должна удовлетворять всем требованиям общественной санитарии и отвечать современным достижениям в области рационального градостроительства: зеленые насаждения не менее 10–15 % всей городской площади, улицы должны быть мощены и приспособлены к повышенным нагрузкам движения транспорта, т.к. передвижение по городу планировалось по возможности механизированное. Проектировщики отмечали, что коммунальное обслуживание населения «социалистического города» должно включать все самые современные виды городского благоустройства: водоснабжение, канализацию, очистку улиц, усадеб и домов, теплофикацию, газификацию, электрификацию, радиофикацию, телефонизацию, почту, телеграф и пр. Снабжение товарами и предметами индивидуального пользования должно быть поставлено таким образом, чтобы каждый городской район имел свой магазин-распределитель с сетью подразделений в домах-коммунах, через которые непосредственно снабжались бы всем необходимым все проживающие.

Жизнь в «социалистическом городе» предусматривала также единую унифицированную систему воспитания и обучения подрастающего поколения, начиная с детских яслей и садов в каждом доме-коммуне, и школьных учреждений, в которых все дети обязательно обучаются до 17-летнего возраста. Все окончившие школу затем охватывались учреждениями высшего или среднего профессионально-технического образования, которые строили бы свою деятельность так, чтобы потребности «социалистического города» в профессионально-технических кадрах восполнялись за счет собственных людских ресурсов.

Все население нового города также предусматривалось охватить культурно-просветительной работой с целью постоянного повышения общего культурного уровня и поднятия профессиональной квалификации. Для этого в городе планировалось создание Дворца культуры, включающего кино и театр, комнаты для развлечений, парк культуры и отдыха, конференц- и спортивные залы, радиостудию, музей, картинную галерею, фундаментальную библиотеку с богатым фондом художественной и профессиональной литературы. С точки зрения здравоохранения предусматривалась полная диспансеризация городского населения. Поэтому планировалось создание в городе целого ряда районных диспансеров и лечебных городков, а также домов отдыха и курортов за городом.

Такая организация жизни и быта нового «социалистического города», как откровенно сообщали проектировщики, предусматривалась для максимального использования населения в производстве. В проекте заявлялось, что в «социалистическом городе» не должно быть работоспособного человека, не занятого общественно-полезным производительным трудом, все взрослое население (мужчины и женщины), за исключением престаре-

лых, инвалидов и больных, должно участвовать в производственном труде и различного рода общественно-полезной работе. Самое главное в достижении цели – энтузиазм рабочих, будущих жильцов «социалистического города»: «...каждый коммунист, каждый комсомолец должен хорошенько усвоить идею «социалистического города» и быть пропагандистом новой жизни, нового быта в новом городе»¹³⁸.

Пропагандистские заявления подкреплялись расчетами расходов на градостроительство и градосодержание, которые показывали значительную экономию средств при создании «социалистических городов». Например, город на 110 тыс. населения может быть построен при затратах 194 млн. руб., в то время как при обычной застройке на то же количество населения потребуется 375 млн. руб.¹³⁹

Благодаря такому проекту Новосибирск попал в список индустриальных центров, для которых в 1930 г. разрабатывались комплексные планы жилищного строительства и коммунального благоустройства, при Центральном банке был специально открыт фонд финансирования строительства «социалистических городов». В Новосибирске Сибкрайплан в срочном порядке внес в контрольные цифры производственных планов на 1930/31 г. изменения, связанные с подготовкой строительства «социалистического города». Так, в список первоочередных объектов попали ТЭЦ на левом берегу, несколько предприятий строительных материалов, транспортные коммуникации и т.п.¹⁴⁰

В марте 1930 г. в Новосибирске было создано специальное строительное управление «Новосибсоцстрой» с широким кругом задач не только строительства, но и управления. На новую организацию возлагалось, кроме проектирования и строительства жилого поселка, проведение целого комплекса мероприятий по подготовке населения будущего города к социалистическому образу жизни, а также снабжение горожан продовольствием и промышленными товарами. Основными организаторами управления стали М.С. Богуславский и И.Г. Зайцев – председатель Новосибирского окрисполкома. 4 апреля 1930 г. на заседании Крайисполкома они доложили, что уже подготовлены основы проекта «социалистического города» и что можно начинать строительство, которое обойдется в 96 млн. руб. Основную часть средств предполагалось получить из центральных правительственных фондов, за счет которых планировалось в 1931–1936 гг. строительство жилищных комбинатов и общественных учреждений. Кроме того, намечалось построить мощный пищевой комбинат, хлебозавод, склады продовольствия и промышленных товаров. Причем подчеркивалось, что все это нужно строить одновременно в комплексе, «иначе сама идея «социалистического города» дискредитируется»¹⁴¹.

В мае 1930 г. были заложены сразу несколько жилых корпусов и зданий общественно-бытового назначения. На строительстве в первые месяцы

присутствовал подогреваемый агитацией и пропагандой значительный эмоциональный и творческий подъем, который вскоре сменился разочарованием. Строительство проходило с огромными трудностями, поскольку было технически неподготовленным и непродуманным. Стремление максимально упростить и удешевить строительство вело к тому, что «социалистический город» заполнялся типовыми, невыразительными зданиями, а жители его испытывали трудности и лишения, не предусмотренные в проектах. Сказывалась общая политика, связанная с приоритетностью выполнения производственных программ, недостаточностью финансирования и материально-технического снабжения. Кроме того, намечались очень короткие сроки строительства, что в целом не давало высокого качества. Обстоятельства вынуждали заселять рабочих в недостроенные помещения, где не могло быть и речи о каком-то комфорте и уюте. Подчас не хватало самого элементарного: простой мебели, постельных принадлежностей, умывальников. Так, газета «Советская Сибирь» 11 августа 1931 г. описывала проживание молодых рабочих в «социалистическом городе» как невыносимое, где большинство проживающих в общежитиях спят на голых топчанах, «ни комендант общежития, ни застройком не обращают на жалобы рабочих никакого внимания»¹⁴².

Примерно такая же картина наблюдалась при строительстве «социалистического» Новокузнецка, начатого на два года раньше. Те же финансовые трудности, бесконечные «урезки» социальных программ привели к тому, что все благие пожелания проектировщиков построить хотя и оригинальный, но удобный и красивый город остались на бумаге. Здесь в 1926–1927 гг. одновременно с разработкой производственных проектов создавались проекты «городов-садов», воплощавших мечты проектировщиков о светлом и прекрасном будущем, которое наступит в результате индустриализации Кузбасса.

В документах Кузнецкстроя сохранились проекты жилищного строительства, предполагавшего три типа домов. Основной из них – дом-коммуна с полным обобществлением всех обслуживающих и бытовых помещений. Второй тип жилья – многоквартирный блочный дом с изолированными квартирами, рассчитанный на индивидуальное проживание семей. Третий тип – дом-особняк или блочный коттедж на две–четыре семьи. Основная масса населения новых городов – рабочие – будут проживать в домах-коммунах, примерно 1/4 часть населения могла рассчитывать на отдельное жилье в многоквартирных домах. И только для руководителей и главных специалистов предназначались дома-особняки¹⁴³.

Одновременно разрабатывались проекты детских дошкольных учреждений нескольких типов: непосредственно при домах-коммунах, на производстве и как самостоятельные учреждения, рассчитанные на то, чтобы максимально освободить женщин-матерей для работы на производстве.

Предполагалось, что дети с родителями будут проживать только до семи-летнего возраста, а затем будут обучаться и проживать в школах-интернатах и учебных заведениях с элементами профессиональной подготовки¹⁴⁴.

Планировалась всеохватывающая система общественного питания в столовых с большой пропускной способностью: для взрослых – на производстве, для детей – в детских учреждениях, школах, техникумах, фабрично-заводских учебных заведениях. Создание фабрик-кухонь должно было исключить приготовление пищи в домашних условиях. Рассчитаны были средние нормы потребления продуктов питания на одного человека в месяц. Исходя из этих норм, планировалась продовольственная база Кузнецка, которую должны обеспечить прилегающие к городу села и агрокомбинаты при предприятиях. Основную торговую сеть города составят центральные торговые ряды, магазины всех видов и центральный продуктовый рынок. В то время планировалась как государственная, так и кооперативная торговля, намечалось также строительство в городе нескольких универмагов в отдельных зданиях и на первых этажах крупных жилых домов¹⁴⁵.

Объекты здравоохранения проектировались исключительно централизованные в едином социально-производственном комплексе, который включал также культурно-просветительные учреждения, охватывающие все население города из расчета примерно три–четыре посещения каждого взрослого человека один раз в месяц. Центром культуры в новом городе предполагался Дворец культуры с театром на 2 тыс. мест, киноконцертным залом на 500 чел., рабочим университетом с лабораториями и кабинетами. Здесь же планировалась центральная библиотека с книгохранилищем на 150 тыс. томов и читальным залом на 350 чел. На левом берегу реки Томи при парке культуры и отдыха планировалось строительство Дома физкультуры и стадиона¹⁴⁶.

К сожалению, такой прекрасный проект не был воплощен в жизнь. В 1929–1930 гг. чрезмерное ускорение темпов промышленного строительства в Кузбассе нарушило всю гармонию комплексной социальной застройки. Чтобы как-то сгладить остроту жилищной проблемы, рядом с более или менее благоустроенными жилыми домами возводились бараки, различные временки. Положение усугублялось тем, что на строительство Кузнецкого промышленного комплекса приезжали люди из соседних поселений Кузбасса, в которых жилищная проблема стояла очень остро. По данным переписи населения 1926 г., жилищная обеспеченность в Щегловске (ныне Кемерово) составляла 3,9 м² на человека, Кузнецке – 5,2, Прокопьевске – 3,1, Гурьевске – 5,8 м². В 1928/29 г. с началом промышленного строительства она еще более снизилась до 3,1; 2,9 и 2,7 м² соответственно¹⁴⁷.

Строительные работы, как правило, начинались без проведения предварительной подготовки по созданию необходимой инфраструктуры. Первые строители часто оказывались вообще под открытым небом. Вопросы их жилищного и бытового устройства решались затем по пути и самым минимальным образом. Причем руководители и государства истроек не признавали себя ответственными за такое положение. Казалось, что взятый курс на форсирование индустриализации оправдывал все трудности и невероятные лишения, которые приходилось испытывать всем участникам событий. Человек на стройке рассматривался как трудовой ресурс, как часть единого индустриального механизма. Приоритет промышленного строительства за счет сокращения социальных программ являлся утвержденной правительственной политикой. Согласно распоряжений из Москвы основные средства должны были направляться на строительство предприятий. На жилищное строительство разрешалось выделять не более 25–30 %.¹⁴⁸

Организаторы строительства, возглавлявшие напряженную борьбу за пуск предприятий любой ценой, также часто считали, что забота об условиях жизни и быта строителей и эксплуатационников – дело второстепенное и даже неблагоприятное. Так, на первой районной партийной конференции Кузнецкстроя в октябре 1929 г. заместитель начальника строительства Морозов раздраженно заявлял, что «мы совершим преступление, если вместо заводских сооружений будем строить магазины, жилые помещения, контору кооперации и т.д. Кооперация – дело самого населения. Залезть в государственный сундук – дело самое легкое. Изыщите средства сами, не затрагивая заводских ассигнований... Нам партия поручила строить завод, а не здание дома торговли»¹⁴⁹.

Бардин И.П. в своих воспоминаниях признавал, что руководство Кузнецкстроя было в стороне от жизненных проблем трудящихся площадки. Он писал, что «мы упустили одну существенную «мелочь», и эта ошибка повторялась на всех строительствах в первые годы индустриализации. Мы не подумали о том, что баня, пекарня, магазин, столовые необходимы на крупном строительстве, где работают десятки тысяч людей»¹⁵⁰.

Производственные и социальные объекты на индустриальных стройках первых пятилеток начинали строиться одновременно, причем приоритетность первых была налицо. Это видно из информационного сообщения управления Магнитостроя о ходе строительства ММК от 5 июля 1930 г. «Произвели закладку первых домен, плотины, города на 75 тыс. населения. Рабочих занято 12500 человек. Производим пробную забивку свай плотины. Продолжаем земляные работы по плотине, по домам. Приступили к установке механизмов. Поставили задачу в августе закончить фундаменты домов. По городу кладем фундаменты 6 домов, копаем котлованы для следующей группы домов. Закончили временную фабрику-кухню на 8000

обедов. 7 июля заканчиваем хлебозавод, 10-заводоуправление. Ставим задачу в середине августа обеспечить основную массу рабочих жилплощадью. Разрабатываем упрощенные, удешевленные конструкции зимних бараков.»¹⁵¹. Напоминаем, что сообщение относится к теплomu времени года. А строительство Магнитогорского коксохимического комбината началось в ноябре 1930 г., но также без какой-либо подготовки социального комплекса. При -40°C морозах одновременно в авральном порядке возводились цеха предприятия и бараки для проживания рабочих¹⁵².

По воспоминаниям участников событий в 1929–1930 г. Кузнецкстрой утопал в грязи. Лучшими жилищами строителей и эксплуатационников являлись дощатые насыпные бараки, в которых устраивали нары в два яруса. Семейные себе отгораживали углы мешками и простынями. В бараках, рассчитанных на 36 человек, заселялись и проживали до 80 человек, в тех, которые предназначались для 104 жильцов, размещалось до 2000 человек. На одного проживающего приходилось $1,85\text{--}3\text{ м}^2$ жилой площади. Тем не менее бараков не хватало. Вновь прибывшие не только летом, но и зимой, размещались в палатках, оборудованных печами. Самые предприимчивые начинали строить себе землянки. Множество землянок поднимались уступами по склонам каменного карьера. Улиц тут не было. Между лачугами и огородами, обнесенными колючей проволокой, оставались узкие извилистые проходы. Не было ни электричества, ни воды. Воду и уголь таскали в гору на себе. Землянки состояли обычно из одной небольшой комнаты с железной печкой. В морозы углы и стены покрывались инеем. Освещались землянки керосиновыми лампами. К началу 1931 г. на площадке строительства КМК проживало примерно 100 тыс. человек. Большая часть рабочих проживала в бараках и землянках¹⁵³.

Только в годы второй пятилетки на стройках УКК условия жизни и быта стали меняться к лучшему. После посещения в 1933 г. наркомом промышленности Г.К. Орджоникидзе Сталинска и Магнитогорска были значительно увеличены капитальные вложения в городское строительство, улучшилась архитектура зданий, проектировалась более удобная планировка квартир. В городах стали строиться капитальные здания культурно-бытового и административного назначения. В Сталинске к 16 годовщине Октября в торжественной обстановке открылся городской театр, который сразу же стал центром не только театральной, но и общественно-политической и культурной жизни города.

К 1936 г. жилой фонд КМК состоял из 86 каменных домов, 103 деревянных дома и 785 бараков. На одного проживающего в среднем приходилось около 4 м^2 . Кроме того, в землянках и палатках проживало еще 1886 человек. К началу 1941 г. на одного человека в заводских домах приходилось в среднем по $5,3\text{ м}^2$. Жилой площадью в благоустроенных домах с

водяным отоплением, канализацией, ваннами было обеспечено 40 % работников КМК¹⁵⁴.

Сохранились многочисленные свидетельства стремления решить социальные проблемы в короткий срок, изыскать различные возможности обойтись минимальными капитальными вложениями. Идея создания «социалистических городов» оказалась невостребованной в реальной жизни. Кроме того, последующие события показали, что предполагавшиеся по проектам «социалистических городов» жилые комплексы-коммуны вообще не жизнеспособны. Не только их строительство на деле выглядело малопривлекательной авантюрой, но и подобный жизненный уклад не воспринимался населением.

Утопическими оказались представления о максимальной «коммунизации» жилья и бытовой жизни, воспитании детей с малолетнего возраста вне семьи, планировании развития только общественного транспорта, унификации образования, здравоохранения, культурных навыков и представлений и еще о многом другом, что было заложено в саму идею создания «социалистического города». На деле реализация проектов «социалистических городов» приводила повсеместно к формированию социальной сферы казарменного типа со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Годы первых пятилеток в социально-экономической истории России стабильно вызывают большой интерес. В этот период происходила окончательная установка нового государственного и общественного устройства, что само по себе являлось тяжелым испытанием для населения страны. Кроме того, Россия вступила в новый этап модернизации и индустриализации, в результате которого происходили большие изменения в обществе.

Основные нормы и принципы жизнедеятельности людей все в большей степени стали зависеть от требования организации промышленного производства. В результате особенностей российского государственного устройства в советский период динамика образа жизни населения стала определяться целями и задачами правящей государственной элиты в образе коммунистической партии. В 1920–1930-е гг. ее программа строительства социализма стала навязываться всем без исключения гражданам России. Конечно, процессы происходили сложно и неоднозначно. Новые идеологические установки не сразу оценивались и принимались обществом. Долгое время сохранялись традиционные взгляды и представления. Вместе с тем, обстоятельства существенным образом меняли жизнь людей. Особенно резко это проявлялось в процессе социалистических новостроек.

По своему назначению создание индустриальных комплексов предполагало решение не только главной экономической и военно-стратегической задачи наращивания промышленного производства, но и осуществление социалистических преобразований. Строительство предприятий и поселений вокруг них, подчас в не обустроенных для жизни людей местах,

было сложным и затруднительным по материальным соображениям, требовало дополнительным капитальных затрат. Но вместе с тем, по мнению идеологов строительства социализма, давало огромные возможности по преобразованию «разношерстной серой массы» в социалистическое общество.

Обсуждая планы строительства индустриальных гигантов первых пятилеток, руководители государства декларативно заявляли, что промышленные предприятия будут возводить энтузиасты, сознательные строители социализма – коммунисты и комсомольцы, передовые рабочие и крестьяне, которые по зову сердца приедут в новые места. Однако, первые же месяцы строительства, например, УКК показали, что это не так. Идеалистов на стройку прибывало немного. Проблему обеспечения кадрами пришлось решать в основном административно-командными методами.

В 1929 – начале 1930 гг. масштабное строительство в Урало-Сибирском регионе полностью поглотило безработицу. Проблема недостатка трудовых ресурсов для промышленности и транспорта стала одной из острейших. Стройкам УКК так называемым «вольным наймом» удавалось привлечь лишь небольшую часть строителей. Для набора рабочих массовых профессий активно использовалась вербовка, которая проходила как в городе, так и на селе. Представители строек радушно рисовали перспективы строительства, чем привлекали многих. Редко приезжали бригадами квалифицированные рабочие. В основном по вербовке прибывала довольно разношерстная публика. В докладе на IV партийной конференции Кузнецкстроя в июле 1931 г. первый секретарь Кузнецкого райкома ВКП(б) Хитаров Р.М. говорил, что основную массу строителей составляет совершенно неквалифицированная рабочая сила, «многих можно назвать просто отбросным элементом, людьми, от которых наши фабрики и заводы в других частях страны постарались избавиться – рвачи, летуны, пьяницы, лодыри, искатели счастья и легкой наживы», «мы имеем дело с массой чрезвычайно разношерстной, чрезвычайно разнохарактерной, что сильно осложняет нашу работу, делает ее особенно ответственной»¹⁵⁵.

Согласно статистики ряды рабочих Кузбасса в 1928–1930-е гг. пополнялись преимущественно за счет населения сел и деревень Западной Сибири. Так рабочий Лимонов И.А. вспоминал, как зимой 1928 г. в глухую алтайскую деревню приехал вербовщик Булатов. Он рассказал, что около Кузнецка строится «второй в мире завод и сад-город», звал всех на стройку. Весной 1929 г. многие крестьяне-бедняки с котомками за плечами двинулись в путь, спрашивая встречных, где строится Сад-город. Куда идти, толком никто не знал. Пришли не к Кузнецку, а к руднику Темир-Тау. Многие остались там работать»¹⁵⁶.

Неустроенность жизни, тяжелый труд на строительстве многие прибывшие не выдерживали. Очень высокой была текучесть. Трудно форми-

ровались работоспособные коллективы. Поэтому в 1931 г. прямая вербовка отдельных людей была заменена привлечением целых коллективов согласно разработанной в государственном масштабе системы договорных обязательств между колхозами и промышленными предприятиями и стройками на поставку рабочей силы. В результате таких договоров конкретный человек оказывался как бы в стороне от решения своей судьбы, он становился кадром, трудовым ресурсом, в административно-приказном порядке по особым нарядам направлялся на предприятия и стройки народного хозяйства. Согласно договоров колхозы направляли рабочих, которые должны были отработать без увольнения назначенный срок, а стройки и предприятия в свою очередь оказывали помощь колхозам в ремонте машин, обеспечении механизмами и материалами, организовывали подготовку из колхозной молодежи квалифицированных кадров.

С 1931 г. договора с колхозами стали обеспечивать самый большой процент притока рабочих на стройки УКК. В первом квартале из 16 тыс. рабочих, поступивших на строительство уральской части УКК примерно 1/4 часть пришла по вербовке и 3/4 так называемым «самотеком». Однако уже в третьем квартале положение кардинально поменялось на противоположное. Из 170,5 тыс. человек, поступивших на строительство, 3/4 пришли по договорам с колхозами¹⁵⁷.

Договорная система значительно улучшила состав строителей. Поступавшая бригадами крестьянская молодежь быстрее адаптировалась на строительстве, стремилась в короткий срок овладеть новыми для себя жизненными и трудовыми навыками, изучить технику, освоить элементарную грамоту.

Вот так описывал формирование кадров строителей в этот период начальник строительства Кузнецкого металлургического комбината С.М. Франкфурт. Он писал, что вначале на стройке преобладали старые строители-сезонники, «объездившие со своим топором и пилой почти всю Россию, некогда строившие в Сибири церкви и тюрьмы. Потом стали прибывать новые люди – сибиряки, большей частью молодежь. Многие из них, отправляясь на Кузнецкстрой, впервые садились в поезд. В первые дни они ходили по стройке ошарашенные, пугаясь треска и шума механизмов, робко озираясь по сторонам и убегая от автомобилей. Но это продолжалось недолго. Тысячи славгородцев, барнаульцев, барабинцев – люди крепкие, кряжистые, смекалистые – скоро свыклись с работой. Землекоп-чернорабочий через два месяца становился каменщиком, плотником, арматурщиком, бетонщиком. Это была сырая сила – сила, которая формировалась на наших глазах, сила, которая должна была стать и стала основой Кузнецкстроя на строительстве, а затем и в эксплуатации завода»¹⁵⁸.

Договорная система предусматривала обеспечение рабочих, прибывших на предприятия и стройки жильем, спецодеждой, продовольствием,

минимумом бытовых условий, но на практике это не выполнялось. Однако рабочие уже не принадлежали себе. Они не могли уволиться. Руководители и партийно-комсомольские лидеры постоянно убеждали, что трудности временные. Вселяло надежду постоянное обсуждение вопросов бедственного положения трудящихся, выискивались виновные. В то же время в целом государственная политика была направлена на пренебрежение развитием социальной сферы ради производственной. Такое противоречие приводило к тому, что несмотря на особые постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР, присвоение стройкам УКК статуса объектов особого обеспечения, очень частыми были перебои в снабжении продуктами питания, одеждой, обувью. Постельные принадлежности, мебель, другие предметы обихода вообще не считались важными для жизни.

Не без влияния партийной и комсомольской агитации и пропаганды на стройках УКК родился диковинный почин «о самозакреплении рабочих» на стройках и предприятиях, широко разрекламированный в печати. Два тысячи строителей Уралмаша объявили о «самозакреплении» себя на строящемся предприятии, т.е. давали обязательство не увольняться. В результате массовой работы партийных и профсоюзных организаций, проведения «Дней ударников» на предприятиях и стройках Урала самозакрепилось более 50 тыс. человек¹⁵⁹.

Рабочие, трудившиеся по договорам с колхозами, приравнивались к вольнонаемным. Более бесправными были так называемые спецпереселенцы в результате проведения коллективизации и прочих реформ и чем-то не угодившие советской власти. Стройки народного хозяйства заменили им места каторги и ссылки.

Среди спецпереселенцев было несколько категорий: казаки, не согласные с требованиями советской власти, бывшие кулаки, тылоополченцы. В ранг последних попадали молодые мужчины, достигшие призывного возраста, представители «нетрудовых, социально чуждых» слоев населения, которых лишали права голоса и других политических и гражданских прав. Вместо призыва в армию, они направлялись на работу в строительство и промышленность.

Материально-бытовые условия спецпереселенцев были еще более тяжелыми и бесперспективными, чем у работавших по вербовке и договорам. Последние приравнивались к свободным людям, работавшим по «вольному найму», могли попасть в ряды ударников, стахановцев, которые становились своеобразной «рабочей аристократией», представители которой лучше оплачивались, быстрее получали жилье в новых домах и другие социальные блага. Спецпереселенцы же чуть ли не пожизненно имели статус «лишенцев» и лишь редкие из них выходили за рамки своей социальной категории. Администрация в лучшем случае выделяла какие-то стройматериалы и инструменты для строительства жилья. Первые спецпоселки

вокруг строящихся промышленных объектов представляли собой массивы вообще малоприспособленных для жилья помещений без окон и печей, сделанных наспех плетено-засыпных бараков, а то и просто шалашей и землянок. Снабжение спецпоселенцев по сравнению с вольнонаемными и договорными рабочими также было хуже. В условиях дефицита всего администрация строек и предприятий часто произвольно снижала нормы снабжения спецпереселенцев продуктами питания, спецодеждой, инструментом. Вместе с тем увеличивала нормы выработки, нарушая трудовое законодательство.

Вместе с тем удельный вес спецпереселенцев среди рабочих был очень значительным не только на строительстве, но и на предприятиях. По данным историка Бикметова Р.С. в 1930–1932 гг. из разных районов СССР в Кузбасс прибыло 23 630 семей спецпереселенцев с общей численностью 61 тыс. человек. Комбинату «Кузбассуголь» в сентябре 1933 г. было передано 41 512 трудоспособных спецпереселенцев, что составило до 40 % рабочей силы, занятой в угольной промышленности Западно-Сибирского края, в том числе и в угледобыче. На некоторых участках работ удельный вес спецпереселенцев по всем рабочим доходил до 65 %. Как отмечала Западно-Сибирская краевая комиссия в 1933 г. роль спецпереселенцев в угледобыче значительная, а на ряде предприятий – решающая¹⁶⁰.

Самыми бесправными на стройках УКК были заключенные. К началу 1940 г. только на Урале насчитывалось 33 лагерных системы, заключенные которых работали на строительстве, в горнозаводской, лесозаготовительной и других отраслях. Они получали в день по 100 г хлеба, жили в холодных и сырых бараках и землянках, умирали от голода и болезней.

Большой проблемой было привлечение специалистов и руководящих кадров. Эта задача была поставлена перед партийными организациями всей страны еще в мае 1930 г. в постановлении ЦК ВКП(б) «О работе Уралмета», согласно которого Московский обком ВКП(б) сразу же направил Магнитострой 150 коммунистов и более 1000 комсомольцев¹⁶¹.

Вскоре комсомольские и коммунистические мобилизации стали обычным делом на всей территории страны. Большой вклад в формирование партийно-комсомольской прослойки на строительстве УКК внесли сибирские и уральские организации. Сразу же после выхода постановления «О работе Уралмета» Уральский Обком ВКП(б) на руководящую работу в распоряжение Магнитостроя отправил 120 коммунистов и 1250 комсомольцев. Всего в течение 1930 г. на новостройки Урала было мобилизовано свыше 65 тыс. человек. Как докладывали затем уральские партийные и комсомольские руководители «коммунисты и комсомольцы мобилизовывались на самые узкие места уральской промышленности, показывали образцы ударной работы, возложенные на них обязательства выполняли по-большевистски»¹⁶².

5 января 1930 г. бюро Сибкрайкома ВКП(б) приняли постановление о мобилизации на Кузнецкстрой 150 коммунистов, 500 комсомольцев и 40 чел. из профактива. На 10 июля в порядке выполнения этого решения в Кузнецкстрой прибыло 246 коммунистов, в том числе 34 из Омска, 139 из Томска, 27 из Иркутской, 25 из Ачинской, 17 из Красноярской и 4 из Барнаульской парторганизаций¹⁶³.

Обеспечение специалистами и квалифицированными рабочими было остройшей проблемой для всего народного хозяйства страны. Поэтому самые строгие решения партии и правительства о направлении рабочих и инженеров на строительство УКК оказывались невыполненными. «С подготовкой рабочей силы для Кузнецкстроя и Магнитостроя положение совершенно безобразное, – говорил В.В. Куйбышев на собрании молодых ударников и специалистов Москвы в феврале 1931 г., – не соответствующее величию той задачи, которая перед нами стоит»¹⁶⁴.

25 апреля 1931 г. ЦК ВКП(б) принял постановление «О состоянии и подготовке кадров для обеспечения своевременного пуска Магнитогорского и Кузнецкого заводов». В нем ответственность за организацию труда и эффективное использование наличных кадров и механизмов возлагалась на руководство предприятий, их партийные, комсомольские и профсоюзные организации, которые обязывались любой ценой обеспечить своевременный пуск заводов и нормальную их работу. Кроме того Постановление ЦК ВКП(б) обязывало участвовать в работе по подготовке квалифицированных рабочих и специалистов партийные организации Урала, Сибири, Украины, Ленинградской и Московской областей. Подготовка кадров для УКК была взята под контроль центральными комсомольскими и профсоюзными организациями, которые всемерно способствовали развитию массового движения за участие в создании Урало-Кузнецкого комбината.

Привлекались к этой работе крупнейшие промышленные предприятия страны. В 1931 г. заводы Украины подготовили для Магнитостроя более 6 тыс. квалифицированных рабочих, Московский металлургический завод «Серп и Молот» – 62, завод «Красный Путиловец» – 78, Ленинградский металлургический завод – 42. Уральские заводы подготовили свыше 600 металлургов для будущих металлургических гигантов¹⁶⁵.

Широкая сеть пунктов подготовки кадров развернулась на самих новостройках. На Магнитострое работало 5 учебных баз. За 1931 г. они подготовили свыше 10 тыс. рабочих. В стационарной сети и на специальных производственно-технических курсах Кузнецкстроя было подготовлено в 1931 г. свыше 15 тыс., а в 1932 г. 20 тыс. человек¹⁶⁶.

Весьма распространенной была подготовка «на ходу», когда новичков прикрепляли в бригаде к кадровым рабочим. Этот вид подготовки был высоко оценен как новая форма подготовки кадров в апреле 1930 г. в специальном Постановлении ЦК ВКП(б) «О руководстве промышленными

предприятиями» и рекомендован для распространения как «подлинно массовый поход за техническими знаниями». Прямо на площадках строители проходили учебу, чтобы стать затем постоянными рабочими заводов. Специальным постановлением ЦК ВКП(б) Управление Уралмашстроя обязывалось подготовить из монтажников и строителей для работы по эксплуатации завода 4 тыс. рабочих технически подготовленных, чтобы овладеть новой сложной техникой и оборудованием. Начальнику строительства Банникову А.П. предлагалось лично обеспечить качественное выполнение этого решения, принять все меры по созданию материально-технической базы обучения, привлечению к работе опытных преподавателей и инструкторов¹⁶⁷.

Руководству строительства, партийным и профсоюзным, комсомольским организациям пришлось провести огромную работу среди рабочих и специалистов по овладению новой техникой и подготовке квалифицированных кадров. Под девизом: «Рабочий класс – на штурм техники» в массовом порядке организовывалась техническая учеба, которая часто сочеталась с обучением грамотности. Неграмотные и малограмотные вчерашние крестьяне искренне хотели стать высококвалифицированными промышленными рабочими. Престижно было не только приобретать какую-то узкую квалификацию для работы на заводе, но и изучать все циклы производства, участвовать в его совершенствовании, улучшении результатов. По инициативе партийных и комсомольских политиков среди молодых рабочих было популярно сдавать экзамены техминимума. На строительстве Челябинского тракторного завода среди рабочих-ударников родилась новая форма массовой подготовки квалифицированных кадров – курсы «Красной книги», которые готовили рабочих по 15 специальностям в 36 учебных группах. Курсы ставили цель всем рабочим овладеть техникой тракторостроения, стать «политически воспитанными, достаточно грамотными и технически подготовленными»¹⁶⁸.

Программа курсов состояла из трех циклов: общеобразовательного, общетехнического и специального. Первый охватывал обществоведение, русский язык, математику, второй – черчение и технологию металла, третий – спецпредметы. Причем дополнительно бригады крановщиков, токарей, кузнецов, электриков изучали физику; формовщики, автогенщики, электросварщики – химию и т.д. Все изучали тракторостроение. Доля специальных предметов составляла примерно половину учебного курса. Обучение вечером после напряженного трудового дня, без отрыва от производства было непростым делом. Но бетонщики, плотники, землекопы садились за парты, чтобы овладеть более сложными профессиями, остаться работать на построенном ими предприятии. В корреспонденции в «Челябинском рабочем» сообщалось, что на курсах «Красной книги» обучаются лучшие ударники строительства, среди них 40 % коммунистов и комсо-

мольцев, пришедших на курсы с «большим и определенным желанием овладеть знаниями и стать в ряды промышленного пролетариата на мировом гиганте»¹⁶⁹.

В августе 1932 г. на строительстве Челябинского тракторного существовало до 150 школ-бригад, где обучалось около 5 тыс. рабочих. Работал опытный завод, где применялись самые передовые технологии тракторостроения. Строителям было очень престижно попасть в число будущих тракторостроителей.

Массовая техническая пропаганда велась не только через школы подготовки кадров, но и в печати, по радио, в особых технических кабинетах, где проводилось огромное количество бесед, лекций и консультаций.

Активно участвовали в подготовке рабочих инженеры и техники предприятий и строек УКК. По инициативе профсоюзных и партийных комитетов им вменялось в обязанности выступать в роли преподавателей и инструкторов в сети производственно-технического образования. Перед пуском предприятий в массовом порядке проводилась техническая учеба для всех категорий рабочих. Специалисты прикреплялись к бригадам будущих эксплуатационников, совместно отлаживая производственные процессы. «Осенью и зимой 1931–1932 гг. – вспоминает один из руководителей доменного цеха Кузнецкого металлургического комбината Б.Н. Жеребин – эксплуатационная часть доменного цеха представляла собой своеобразный учебно-курсовой комбинат. Учились сами, учили других»¹⁷⁰. Лекции описательного характера читали американские специалисты, а практическую плавку металла преподавали металлурги, призванные для организации пуска нового завода с предприятий Юга и Урала. Партийные комитеты активно участвовали в организации такой учебы: следили за посещаемостью занятий всеми рабочими и специалистами, проверяли качество учебы, полученные знания обучающимися. Все рабочие были закреплены за определенными специалистами, все вновь поступающие в свою очередь закреплялись за опытными рабочими¹⁷¹.

Такая взаимосвязанная организация оправдывала себя тем, что достигались крайне высокие темпы подготовки кадров и повышения их квалификации. Впоследствии отмечалось, что люди росли вместе с заводами, которые они строили. М.М. Брудный, приехавший в мае 1930 г. по разрядке ЦК, стал начальником прокатного цеха. В своих воспоминаниях он писал: «Основная группа инженеров, как строителей так и металлургов, прибывших только что из вузов, занимают ответственные посты на строительстве и эксплуатации и мы по достоинству гордимся ими. То же можно сказать и о рабочих. Они приходили на стройку без квалификации разнорабочими, вскоре превращаясь в землекопов, бетонщиков, клепальщиков, монтажников, а затем и эксплуатационников. Считалось само собой раз-

меющимся, что цех, получив рабочих без специальности, в короткий срок растит для себя кадры необходимых профессий»¹⁷².

Возможность учиться, сама учеба привлекала многих молодых рабочих. Мастер цеха связи Кузнецкого комбината Ушаков С.М. вспоминал, как он с юности, будучи неграмотным, перебивался на разных случайных работах на станции Чулымской, узнал о Кузнецкстрое, где работают и учатся. Это его соблазнило. В 1931 г. он приехал на Кузнецкстрой. Начальник строительства Кемеровской ГРЭС Соколов В.Ф. рассказывал: «К знаниям, к технике люди тянулись с необычайной силой. Приходишь иной раз в барак вечером и будто пчелы гудят. В одном месте измаявшиеся за день парни пишут диктант, с силой зажимая в негнущихся пальцах карандаш, в другом – сидит молодой землекоп и, крепко обхватив голову руками, старается понять деление дробей, а где-нибудь в уголке, у свечки пристроилась девушка и что-то по слогам читает шепотом»¹⁷³.

В 1930 г. в Свердловске были открыты Урало-Казахская промакадемия и курсы красных директоров, в которых обучалось более 30 % руководителей трестов, заводов, строек, шахт. Количество индустриальных вузов за пятилетку на Урале увеличилось в 11 раз, техникумов – более чем в 4 раза, а рабфаков – в 26 раз. Количество учащихся в них увеличилось в 6 раз. Количество специалистов в народном хозяйстве Урала возросло почти в 10 раз¹⁷⁴.

В 1930 г. в Томске на базе Сибирского технологического института был создан Сибирский институт черных металлов, который через несколько месяцев перебазировался в Новокузнецк. Несмотря на то, что у института пока не было помещения стабильной учебно-производственной базы, в 1931 г. удалось организовать выпуск 48 инженеров-металлургов. Весной 1931 г. на строительство КМК переехало еще одно профильное учебное заведение из Щегловска (Кемерово) – металлургический техникум, открылась в капитальном здании школа ФЗУ.

Так решались проблемы подготовки и обеспечения предприятий УКК квалифицированными рабочими и специалистами.

Строительство социализма в СССР в 1920–1930-х гг. сопровождалось процессами массового привлечения женщин на производство, что в условиях резко возросших потребностей в рабочей силе в стране стало частью государственной политики. Прикрываясь благовидным предлогом «раскрепощения женщин», освобождения их от рутинного домашнего труда, государство бесстыдно вовлекало их в самые тяжелые маломеханизированные сферы индустриального труда. За достижение равноправия с мужчинами выдавалась работа женщин в шахтах, на строительстве, в металлургии и т.д.

В годы первых пятилеток женщины составляли значительную часть новых пополнений рабочих всех отраслей народного хозяйства Сибири.

Процесс вовлечения их в промышленное производство шел почти в два раза быстрее общего прироста рабочих. По данным А.С. Московского по Западной Сибири, например, с 1929 по 1933 г. весь персонал промышленности возрос в 3,3 раза, а число работниц увеличилось в 6,5 раза. По Восточной Сибири за период с 1 января 1927 г. по 1 января 1932 г. число женщин в крупной промышленности увеличилось в 9,2 раза. На 1 января 1932 г. численность женщин в числе рабочих и служащих Сибири составила 263,1 тыс. чел.¹⁷⁵ В уральской промышленности в этот период трудилось свыше 120,0 тыс. женщин. Причем из них около 18,0 тыс. в черной металлургии, около 10,0 тыс. в угольной и горной промышленности¹⁷⁶.

Активизация привлечения женщин в строительство и на производство УКК началось в 1931 г. после выхода ряда постановлений центральных и местных партийных организаций по кадровому обеспечению предприятий и строек. В постановлении ЦК ВКП(б) «О кадрах для Уралмашстроя» говорилось конкретно о привлечении в производство не менее 10 % женщин, преимущественно из семей рабочих. Как руководство к действию вышло постановление Уралобкома ВКП(б), где каждой отрасли спускался план привлечения женщин. В итоге в течение 1931 г. удалось привлечь на предприятия и стройки свыше 175 тыс. женщин. Обком партии давал установку принимать в ФЗУ не менее 50 % девушек. «Эти новые квалифицированные женские кадры будут направлены, главным образом, в тяжелую индустрию, особенно в механические цеха, в машиностроение, химическую, кожаную, текстильную, швейную, торфяную промышленность»¹⁷⁷.

Однако, женщины не спешили на производство. Первые годы хронически не выполнялись планы приема женщин в строительство, на новостройки, на транспорт, в химическую и угольную промышленность. Проводилась большая агитационно-пропагандистская работа. Заявлялось, что социализм предоставляет женщинам все возможности для участия в общественном труде, организует детские учреждения, сеть общественного питания, культурно-бытовое обслуживание. Но на практике эти намерения подкреплялись слабо. По сведениям Уралоблсофпрофа, потребность в детских учреждениях в 1931 г. в городах и промышленных центрах Урала удовлетворялась в среднем на 1/4, в предприятиях общественного питания – на 1/3¹⁷⁸. Примерно такое же положение было на Кузнецкстрое. Детсады и детплощадки могли охватить лишь 30 % детей дошкольного возраста. Многие детские учреждения работали лишь в летнее время под навесами. С наступлением холодов закрывались¹⁷⁹.

Условия труда были крайне тяжелыми даже для мужчин. Фатеева У.П. в 1931 г. 15-летней девочкой работавшая на строительстве жилых домов в Новокузнецке, вспоминала: «Устанавливали трапы вплоть до чердака, по ним таскали кирпич на носилках. Сначала не могла унести за раз более десяти кирпичей. Постепенно втянулась, стала зараз переносить по 20

кирпичей... В качестве спецобуви нам выдавали веревочные лапти, на ночь вокруг печек мы накладывали горы лаптей, но просыхать успевали только те, что лежали у самой печки, а большинство из нас уходило на работу в непросохших лаптях»¹⁸⁰.

Женские бригады часто использовались при подноске кирпичей и других строительных материалов квалифицированным рабочим, работали на открытом воздухе в любую погоду, не имея соответствующей одежды и обуви. При этом перевыполняя нормы до 130 %. Осенью 1931 г. при возведении коксового цеха прославились женские бригады Горевой А.В. и Заречной Е.П., которые, несмотря на непрерывный дождь, насквозь промокшие, босые с песнями таскали кирпичи. Никто не уходил после 8 часов работы. Делом чести было работать по 10–12 часов, чтобы не допустить перебоя в работе каменщиков. Горева А.В. вспоминала: «Не было случая, чтобы наши девчата не вышли, утрашились дождя»¹⁸¹. В приказе по Управлению Кузнецкстроя эти передовые женщины были отмечены «за проявленный ими героизм», получили по паре ботинок. Но главное для этих людей было общественное признание, пример бригадиров, коллективистское отношение ко всему. И работа и жизнь гурьбой. Формировался особый социально-психологический тип людей. И работали и жили вслед за бригадиром. По его примеру вступали в профсоюз, комсомол, в партию, шли учиться. После окончания строительства объектов переходили в эксплуатационники, составив основной костяк индустриальных рабочих в 1930–1940-е гг.

Таким образом, со всей определенностью можно сказать, что в процессе модернизационных изменений происходила главным образом социальная эволюция. Менялся сам человек, его восприятие окружающей действительности. В СССР данные явления совпали с коренными преобразованиями социально-политического характера, что наложило своеобразный отпечаток на все факторы и механизмы общественного развития, в значительной степени определило его основные тенденции. В результате именно «социалистического строительства» советские люди значительно продвинулись по пути перехода к современному высокоурбанизированному обществу.

¹ Народное хозяйство, 1918, № 11. С.3

² Там же. С.13.

³ Ленинский сборник. Т.ХХI. М., 1933. С.132

⁴ См.: В.И. Ленин. Собр. соч. Т.36. С.188, 228-231.

⁵ Цит. по данным: Гладков И.А. В.И. Ленин о социалистическом планировании народного хозяйства. М., 1960. С. 42-43.

-
- ⁶ **Народное** хозяйство.1918, № 4, С.14
- ⁷ См.: **КПСС** в резолюциях съездов, конференций и пленумов. Изд.8-е.М., 1970. Т.2. С.151.
- ⁸ **Ленин В.И.** Полн. собр. соч., Т.42. С.157.
- ⁹ Там же. Т.40. С.62-63
- ¹⁰ Там же. Т.42. С.142.
- ¹¹ **План** электрификации РСФСР. Доклад VIII съезду Советов Государственной комиссии по электрификации России. М., 1955. С. 83-84.
- ¹² Там же. С.37.
- ¹³ **ГАНО**. Ф.1180. Оп.1. Д.4. Л.31.
- ¹⁴ **ГАНО**. Ф.1180. Оп.1. Д.381.Л. 29-30.
- ¹⁵ **Советская Сибирь**, 11января 1922 г.
- ¹⁶ Цит. по данным: **Исторические** аспекты экономического, культурного и социального развития Сибири. Новосибирск, 1978. С.143
- ¹⁷ См: **Большая советская энциклопедия**. Т.15. М., 1974. С.224; **Советская историческая энциклопедия**. Т.8. М., 1965. С. 915
- ¹⁸ **Советская Сибирь**. 1921. 19 февраля.
- ¹⁹ **Советская Сибирь** 1921. 22 февраля.
- ²⁰ Там же.
- ²¹ **Сибирь** в 1923–1924 гг. Новониколаевск, 1925. С.46.
- ²² **Кржижановский Г.М.** Хозяйственные проблемы РСФСР и работы государственной общеплановой комиссии (Госплана). М., 1921. С. 22-25.
- ²³ См: **К вопросу** об индустриализации Сибири. Новониколаевск, 1925. С.31, 38, 43-44, 64-65.
- ²⁴ **РГАЭ**. Ф.4372. Оп.9. Д.690. Л.154-156
- ²⁵ Плановое хозяйство. 1925, №5. С.236-246; №9. С.239-257.
- ²⁶ Плановое хозяйство. 1925. №9. С.242.
- ²⁷ Плановое хозяйство.1925. № 5.С.245.
- ²⁸ Там же. С. 246
- ²⁹ Там же. С. 240.
- ³⁰ **Плановое** хозяйство. 1925. №9. С.248.
- ³¹ Там же. С. 255.
- ³² Плановое хозяйство. 1926. №2. С.310.
- ³³ Цит. по данным: **Звездин З.К.** От плана ГОЭЛРО к плану первой пятилетки. М., 1979. С.174.
- ³⁴ Там же С. 174.
- ³⁵ Там же С. 175.
- ³⁶ **О работе** над генеральным планом в Сибкрайплане//Жизнь Сибири. 1927. №3-4. С.128.
- ³⁷ **Ларина Н.И.** Государственное регулирование регионального развития. Мир, Россия, Сибирь. Новосибирск, 2005. С.390.

-
- ³⁸ **Экономические** проблемы Сибири. Новосибирск, 1974. С.42.
- ³⁹ **ГАНУ**. Ф12. Оп.1. Д.550. Л.15,28. **Стенограмма** выступлений В.А. Базарова и В.Г. Громана.
- ⁴⁰ См.: Там же. Д.851. Стенограмма совещания плановых работников Сибири 10-16 мая 1928г.
- ⁴¹ **Плановое** Хозяйство. 1928. № 3. Советская Сибирь. 1930. 15 февраля.
- ⁴² **Материалы** к пятилетнему плану развития народного хозяйства Сибирского края. Новосибирск, 1930. С.4.
- ⁴³ Там же. С.6, 193
- ⁴⁴ **Экономические** проблемы развития Сибири. С.19.
- ⁴⁵ **Озеров И.Х.** Горные заводы Урала. М., 1910. С. 130.
- ⁴⁶ **Федорович И.И.** Урало-Кузнецкая проблема. М.-Л., 1926. С. 80-82.
- ⁴⁷ **Ленин В.И.** Соч. Т. 27. Изд. 4. С.227-228.
- ⁴⁸ **Полянская Е.М.** Из истории борьбы за создание металлургии Кузбасса. Кемерово, 1957. С.6.
- ⁴⁹ **Народное** хозяйство. 1918. № 2. С.19-20; Тяжелая индустрия в СССР. М.;Л., 1926. С. 81-83.
- ⁵⁰ **Национализация** промышленности СССР. М., 1954. С. 641-642.
- ⁵¹ **Народное** хозяйство. 1918. № 2. С. 48.
- ⁵² **Труды** I Всероссийского съезда Советов народного хозяйства. Стенограф. отчет. М., 1918. С. 251.
- ⁵³ Там же. С. 38-39.
- ⁵⁴ Там же. С. 50-52.
- ⁵⁵ **Национализация** промышленности на Урале. Сб. документов. Свердловск, 1958. С.259.
- ⁵⁶ **Федорович И.И.** Урало-Кузнецкая проблема. С.46.
- ⁵⁷ **История** Кузнецкого металлургического комбината им. В.И. Ленина. М., 1973. С. 13.
- ⁵⁸ **План** электрификации РСФСР. Доклад VIII съезду Советов Государственной комиссии по электрификации России. С. 518.
- ⁵⁹ Там же. С. 168.
- ⁶⁰ Там же. С. 522.
- ⁶¹ Там же. С. 601.
- ⁶² **Перспективы** Сибири. Материалы Госплана. Кн.1. М., 1924. С. 184-185.
- ⁶³ Там же. С. 187-188.
- ⁶⁴ Там же. С. 192.
- ⁶⁵ **Дзержинский Ф.Э.** Очередные задачи промышленной политики. М.-Л., 1925. С.89
- ⁶⁶ **Матушкин П.Г.** Урало-Кузбасс. Челябинск, 1966. С. 128
- ⁶⁷ Там же. С. 129.
- ⁶⁸ **Советская Сибирь**. 1927. 6 мая.

-
- ⁶⁹ **Северная Азия.** 1927 г. №3. С.
- ⁷⁰ **Северная Азия.** 1927. № 1. С. 127.
- ⁷¹ **Кузнецкий бассейн и Урало-Кузнецкая проблема.** Харьков, 1926. С. 128-129.
- ⁷² **Московский А.С.** Разработка Урало-Кузнецкой проблемы.// Разработка проблем промышленного освоения Советской Сибири. Новосибирск, 1992. С. 26-30.
- ⁷³ **Матушкин П.Г.** Урало-Кузбасс. С.149.
- ⁷⁴ **Угольная промышленность Кузбасса.** Кемерово, 1997. С. 52.
- ⁷⁵ **Жизнь Сибири.** 1928. №12. С. 44.
- ⁷⁶ **Брянцев Н.Я.** Промышленно-экономическое обоснование Урало-Кузнецкой проблемы.//Урало-Кузнецкая проблема. Новосибирск, 1929. С.48-50.
- ⁷⁷ Там же.
- ⁷⁸ **Усов М.А.** Геологическое обоснование Урало-Кузнецкой проблемы.// Урало-Кузнецкая проблема. С.14-20.
- ⁷⁹ **Полянская Е.М.** И истории борьбы за создание металлургии Кузбасса. С. 44-45.
- ⁸⁰ **Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967).** Т. 2. 1929-1932 гг. М., 1967. С.202-207.
- ⁸¹ **КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК.** Ч.II. Издание 7. М., 1953. С.587.
- ⁸² **Превращение Кузбасса в индустриальный регион (1927–1937 гг.).** Кемерово 1995. С. 17.
- ⁸³ **Колосовский Н. Н.** Будущее Урало-Кузнецкого комбината. М., 1932. С.13, 134.
- ⁸⁴ См: **Сибирская историческая энциклопедия.** Т.II. Новосибирск, 1931. С. 253
- ⁸⁵ **Материалы к генеральному плану развития народного хозяйства Сибирского края.** С. 36
- ⁸⁶ Сибирская историческая энциклопедия. Т. II. С.253-254
- ⁸⁷ Там же. С.255-256
- ⁸⁸ **Материалы к генеральному плану развития народного хозяйства Сибирского края.** С.64-68
- ⁸⁹ Государственный архив Кемеровской области (**ГАКО**). Ф. 80. Д. 4. Л.1-8.
- ⁹⁰ **Историческая энциклопедия Кузбасса.** Ч.1. Кемерово, 1996. С. 47.
- ⁹¹ **ГАКО.** Ф. 81. Оп. 1. Д. 17. Л. 38.
- ⁹² **ГАКО.** Ф. Р-80. Оп. 1. Д. 4. Л. 10-15.
- ⁹³ **Угольная промышленность Кузбасса.** С. 260-261.
- ⁹⁴ Там же. С. 262.
- ⁹⁵ **ГАКО.** Ф. П-74. Оп. 1. Д. 53. Л. 6-7.

-
- ⁹⁶ **Урал** в панораме XX века. Екатеринбург, 2000. С. 241.
- ⁹⁷ **История** Кузнецкого металлургического комбината им. В.И. Ленина. С.80.
- ⁹⁸ **История** индустриализации Урала. Документы и материалы 1926-1932 гг. Свердловск, 1967. С. 234.
- ⁹⁹ Там же. С. 236, 242.
- ¹⁰⁰ Там же. С. 246-247.
- ¹⁰¹ **История** Кузнецкого металлургического комбината им. В.И.Ленина. С. 61.
- ¹⁰² **Кузнецкстрой** в воспоминаниях. Новосибирск, 1934. С. 64.
- ¹⁰³ Там же. С.67.
- ¹⁰⁴ **Матушкин П.Г.** Указ. соч. С. 200.
- ¹⁰⁵ **Куйбышев В.В.** Избранные произведения. М., 1958. С. 259-264.
- ¹⁰⁶ **Давлетшина О.Ю.** Опыт международного сотрудничества Кузбасса в производственно-технической сфере в 20–30-е гг. XX в. Кемерово, 2003. Автор. дисс. на соиск. уч. степ. канд. ист. наук. С. 15.
- ¹⁰⁷ **Кузнецкстрой** в воспоминаниях. С. 55.
- ¹⁰⁸ **Урал** в панораме XX в. С. 242.
- ¹⁰⁹ **Кузнецкстрой** в воспоминаниях. С. 94.
- ¹¹⁰ **Франкфурт С.М.** Рождение стали и человека. М., 1935. С. 41.
- ¹¹¹ **Преобразование** Кузбасса в индустриальный регион. (1927–1937 гг.) С. 28-29.
- ¹¹² Там же. С.29.
- ¹¹³ **История** индустриализации Урала. С. 233.
- ¹¹⁴ **История** Кузнецкого металлургического комбината им. В.И. Ленина. С. 75.
- ¹¹⁵ Там же. С. 81.
- ¹¹⁶ **Кузнецкстрой** в воспоминаниях. С. 96-97.
- ¹¹⁷ **Московский Д.С.** Промышленное освоение Сибири в период строительства социализма. Новосибирск, 1975. С. 178.
- ¹¹⁸ **Франкфурт С.М.** Рождение стали и человека. С. 107-108.
- ¹¹⁹ **Уральская** историческая энциклопедия. Екатеринбург, 1998. С. 317-318, 535.
- ¹²⁰ **Экономические** проблемы развития Сибири. С.20.
- ¹²¹ **Промышленность СССР.** М., 1957. С. 147.
- ¹²² **Экономические** проблемы развития Сибири. С. 21.
- ¹²³ **Урал** в панораме XX века. С. 253.
- ¹²⁴ **История** индустриализации Урала. С. 324-325.
- ¹²⁵ **Урало-Кузнецкий** комбинат. М., 1933. С. 21.
- ¹²⁶ **Труды I** Всесоюзной конференции по размещению производительных сил Союза СССР. т.IV. Урало-Кузнецкий комбинат. М., 1933. С. 7-8.

-
- ¹²⁷ **Уральская** историческая энциклопедия. С. 535.
- ¹²⁸ **Матушкин П.Г.** Указ. соч. С. 363.
- ¹²⁹ Там же. С. 365-966.
- ¹³⁰ **Угольная** промышленность Кузбасса. С. 66-67.
- ¹³¹ Здесь и далее о промышленном строительстве в годы первых пятилеток см.: **Рабочий класс** Сибири в период строительства социализма. (1917-1937 гг.) Новосибирск, 1982. С. 199-221.
- ¹³² Цит. по: **Баллод К.** Государство будущего. Изд. 2-е. М., 1920. С.3.
- ¹³³ **В. Ратенау.** Новое государство. М., 1922. С.6.
- ¹³⁴ **ГАНО.** Ф. 1130. Оп.1. Д.2а. Л.7 об.
- ¹³⁵ Там же. Ф. 12. Оп.1. Д.1586. Л.119.
- ¹³⁶ Там же. Ф. 1228. Оп.1. Д.819. Л.17.
- ¹³⁷ **Жизнь** Сибири. 1930. № 1. С. 95-96.
- ¹³⁸ **Советская** Сибирь. 1930. 26 февр.
- ¹³⁹ **ГАНО.** Ф.12. Оп.1. Д.1586. Л.11.
- ¹⁴⁰ Там же. Л.69.
- ¹⁴¹ **Советская** Сибирь. 1930. 9 апр.
- ¹⁴² Там же. 1931. 11 авг.
- ¹⁴³ **ГАНО.** Ф. 505. Оп.1. Д.416. Л. 3-4.
- ¹⁴⁴ Там же. Л. 6-7
- ¹⁴⁵ Там же. Л. 8-12.
- ¹⁴⁶ Там же. Л. 4-13.
- ¹⁴⁷ Там же. Ф. 12. Оп.1. Д.1586. Л.168
- ¹⁴⁸ **Исаев В.И.** Социальные проблемы формирования Урало-Кузнецкого комплекса//Урал и Сибирь в сталинской политике. Новосибирск, 2002. С.135.
- ¹⁴⁹ **Превращение** Кузбасса в индустриальный регион. 1927–1937 гг. 1995. С. 37.
- ¹⁵⁰ **Бардин И.П.** Жизнь инженера. М., 1938. С. 147.
- ¹⁵¹ **История** индустриализации Урала. С. 224.
- ¹⁵² Там же. С.248.
- ¹⁵³ **Превращение** Кузбасса в индустриальный регион (1927–1937 гг.) С. 36;
ГАНО. Ф. П-74. Оп.1. Д.53. Л.8.
- ¹⁵⁴ **Превращение** Кузбасса в индустриальный регион. С.45.
- ¹⁵⁵ **ГАНО.** Ф. П-74. Оп.2. Д.1. Л.191-192.
- ¹⁵⁶ **История** Кузбасса. Ч.III. Кемерово, 1970. С.8.
- ¹⁵⁷ **История** индустриализации Урала. С.398-399.
- ¹⁵⁸ **Франкфурт С.М.** Рождение стали и человека. М., 1935. С.31.
- ¹⁵⁹ **Урал** в панораме XX века. С. 247; История индустриализации Урала. С. 376

-
- ¹⁶⁰ **Бикметов Р.С.** Под конвоем в шахту: Спецконтингент в угольной промышленности Кузбасса (начало 1930-х – середина 1950-х гг.) Кемерово, 2002. С.9.
- ¹⁶¹ **Матушкин П.Г.** Указ. соч. С. 194-195.
- ¹⁶² **История** индустриализации Урала. С. 389.
- ¹⁶³ **Матушкин П.Г.** Указ. соч. С. 194.
- ¹⁶⁴ **Куйбышев В.В.** Избранные произведения. М., 1958. С. 263.
- ¹⁶⁵ Данные **Матушкина П.Г.** Указ. соч. С. 199.
- ¹⁶⁶ Там же.
- ¹⁶⁷ **История** индустриализации Урала. С. 367, 385-386.
- ¹⁶⁸ Там же. С. 396.
- ¹⁶⁹ Там же. С. 397.
- ¹⁷⁰ **История** Кузнецкого металлургического комбината имени В.И.Ленина. С. 148.
- ¹⁷¹ Там же. С. 148-149.
- ¹⁷² **Кузнецкстрой** в воспоминаниях. С. 147.
- ¹⁷³ **История** Кузбасса. Ч.III. С. 10, 11.
- ¹⁷⁴ **История** индустриализации Урала. С. 31-41.
- ¹⁷⁵ **Московский А.С.** Промышленное освоение Сибири в период строительства социализма. Новосибирск, 1975. С. 254.
- ¹⁷⁶ **История** индустриализации Урала. С. 407.
- ¹⁷⁷ Там же. С. 411.
- ¹⁷⁸ Там же. С. 410-411.
- ¹⁷⁹ **История** Кузнецкого металлургического комбината им. В.И.Ленина. С. 135.
- ¹⁸⁰ **История** Кузбасса. Ч.III. С. 9-10.
- ¹⁸¹ **Кузнецкстрой** в воспоминаниях. С. 132.

Глава III

ПЛАНЫ КОМПЛЕКСНОГО ОСВОЕНИЯ РЕГИОНА в 1940 – 1980-е гг.

1. Сибирский тыл в годы «холодной войны».

Понятие «сибирского тыла» российского государства наиболее отчетливо стало вырисовываться на рубеже XIX–XX вв., когда началось постепенное движение экономической и политической жизни страны в сторону восточных регионов. Сибирь представляла значительный интерес в силу своего геополитического положения. Здесь был обозначен географический центр России, равноудаленный как от западных, так и восточных рубежей. Кроме того, обилие природных богатств сибирского края делало регион мощным экономическим резервом государства в случае конфликтов как на западе, так и на востоке.

Идея создания «сибирского тыла» незримо присутствовала при разработке стратегических планов правительства под руководством С.Ю. Витте. Да и последующие составы российских правительств, рассматривая вопросы о заселении Сибири, об освоении русскими ее безбрежных пространств, так или иначе имели ввиду создание в регионе достаточно крупного экономического потенциала, который можно использовать в случае войны в любом географическом направлении.

После русско-японской войны 1905–1907 гг. появились конкретные планы. В Бюро экономических исследований Руммера, организованном в Петербурге на средства известного в начале века художника и общественного деятеля А.А. Борисова – активного сторонника и пропагандиста транспортного и вообще хозяйственного освоения северных и восточных районов России, разрабатывались проекты создания в центре Западной Сибири (от г. Колпашево к северу по параллели до с. Мужи) целого комплекса металлургических, машиностроительных, химических производств, способных составить основу военной промышленности. Здесь же в процессе крестьянского заселения и сельскохозяйственного освоения со временем планировалось организовать экономически крепкий тыловой район¹.

Мероприятия общегосударственного масштаба стали разрабатываться с началом Первой мировой войны, которая потребовала тотальной милитаризации экономики, увеличения объемов производства, все больших сырьевых и прочих материальных ресурсов в условиях резко сократившихся возможностей внешнеэкономических отношений. Развитие производительных сил восточных регионов России, в том числе Сибири, приобрело особый интерес. Строились планы создания комплексов военно-промыш-

ленных производств. Предприняты попытки в Кузбассе начать строительство крупного угольно-металлургического центра. Реализовать же задуманное по разным причинам не удалось.

Советское правительство к идее создания «сибирского тыла» вернулось в 1930-е гг. в рамках претворения в жизнь планов индустриализации. Принято ряд постановлений об организации в восточных районах предприятий – дублеров военно-оборонной промышленности, располагавшейся в основном в европейской части страны. С началом Второй мировой войны в годы третьей пятилетки в Сибири началось форсированное строительство авиационных и танковых заводов, предприятий по производству боеприпасов, артиллерийского оборудования и т.д. Не все имеющиеся проекты удалось реализовать к началу Великой Отечественной войны, но военно-оборонный потенциал СССР значительно вырос. За 1939–1941 гг. расходы на оборону в государственном бюджете увеличились с 18,6 % до 32,6 %.²

Особый интерес как глубокий тыловой район вызвала Западная Сибирь, которая к 1941 г. имела развитую транспортную и промышленную инфраструктуру, необходимые природные, социальные и экономические ресурсы для создания здесь военно-оборонных производств. Великая Отечественная война оказалась мощнейшим фактором реализации намеченных планов. С первых же дней ее в июне-июле 1941 г. началась мобилизация и перестройка всех сибирских предприятий на выпуск военной продукции. Одной из главных задач Государственного Комитета Оборона (ГКО) стала организация крепкого организованного тыла в восточных районах страны. Тыловыми районами были обозначены Поволжье, Казахстан, Средняя Азия, Урал, Западная Сибирь и Красноярский край. Здесь уже в августе 1941 г. был разработан подробный военный народно-хозяйственный план, в котором определялись основные направления перестройки и развития экономики. В условиях временной потери западных районов, где находились многие жизненно важные экономические центры, ГКО наметил курс на превращение восточных районов страны в основную военно-экономическую базу. Сюда эвакуировались крупнейшие оборонные заводы, предусматривались неотложные меры по развитию отраслей тяжелой и оборонной промышленности.

Для усиления пропускной способности железных дорог планировались расширение ряда узлов и станций, реконструкция существующих и прокладка вторых путей на направлении Киров-Пермь-Свердловск-Тюмень-Омск. В важнейшие экономические районы Сибири были направлены уполномоченные ГКО и Госплана СССР. Так, уполномоченным ГКО по центральной промышленной области Сибири – Новосибирской, включающей в годы войны современные территории Кемеровской, Новосибирской и Томской областей, был утвержден первый секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) М.В. Кулагин³.

В пользу военной промышленности перераспределялись все финансовые, трудовые и прочие материальные ресурсы. Военное производство также находило и моральную поддержку как у властей, так и в обществе. Предприятия, производящие военную продукцию, в первую очередь получали все необходимое, быстро наращивали объемы производства, добиваясь высоких результатов.

Годы Великой Отечественной войны наложили особый отпечаток на процессы индустриализации восточных районов страны. К осени 1942 г. на Урал прибыло 830 предприятий, в Сибирь – более 400. С одной стороны, они увеличили промышленный потенциал региона, а с другой, превратили его в кузницу оружия, что затормозило прогрессивное социально-экономическое развитие. Промышленные предприятия были вынуждены работать в условиях сокращения капиталовложений, материально-технических ресурсов, численности рабочих и служащих. Вместе с тем неуклонно рос выпуск военной продукции. В структуре промышленного производства приоритетные позиции заняли отрасли, формировавшие фонд военного потребления. В 1942 г. Сибирь давала около 1/3 общесоюзного производства чугуна, свыше 1/4 стали и проката, почти 1/2 кокса и 1/3 марганца. За счет Урало-Кузнецкого комбината СССР к 1943 г. превзошел Германию по производству качественного металла, что послужило залогом победы в войне. Сибирь в большом количестве поставляла не только черные, но и цветные металлы, особенно после пуска Норильского промышленного комплекса, Новокузнецкого алюминиевого и ферросплавного заводов.

Сибирские угольные бассейны сыграли решающую роль в обеспечении промышленности и транспорта топливом. Их доля в общегосударственной добыче угля увеличилась с 19 % в 1940 г. до 38 % в 1942 г. Высокими темпами развивалась сибирская электроэнергетика. В то время как за годы войны производство электроэнергии по стране уменьшилось, в Сибири оно возросло вдвое. В военные годы удельный вес Сибири в общесоюзной выработке электроэнергии увеличился более чем в 2 раза, что имело большое значение для слаженной работы сибирского тыла и укрепления обороноспособности государства в целом.

В годы войны высокими темпами развивалось машиностроение и металлообработка. При общем росте промышленного производства в Западной Сибири за первые два года в 2,5 раза продукция машиностроения и металлообработки увеличилась в 8 раз, а военного производства в 30 раз. К 1945 г. доля металлообработки и машиностроения составляла более половины всей валовой продукции промышленности. Как крупный индустриальный центр выделился Новосибирск. Здесь доля машиностроения и металлообработки в валовой продукции промышленности с 22,9 % в 1940 г. увеличилась до 80 % в 1945. В конце войны в г. Новосибирске вы-

пускалось значительно больше промышленной продукции, чем в Омской области и Алтайском крае вместе взятых. Вторым по объему производственным центром военного машиностроения в Сибири был Омск. Машиностроение, выпускавшее в годы войны почти исключительно оборонную продукцию, определяло индустриальное развитие восточных районов страны.

В целом в 1941–1945 гг. объем промышленного производства Западной Сибири увеличился почти в 3, а Восточной – в 1,5 раза. На Дальний Восток эвакуация промышленных предприятий не производилась по причинам сложной международной обстановки в Тихоокеанском регионе, дальности перевозок, недостатка квалифицированных кадров и т.д. Однако и здесь для нужд обороны производились бомбы, снаряды, гранаты, мины, различное снаряжение. Активно работали горная промышленность и транспорт. Было усилено внимание рыбному промыслу, который обеспечивал продуктами питания как местное население, так и фронт. Рост промышленного производства восточных районов страны происходил главным образом за счет военных отраслей и тяжелой индустрии, работавшей на нужды обороны. Другие отрасли (лесозаготовительная, деревообрабатывающая, производство гражданской продукции) сокращали производство. Тем не менее, общий рост промышленности имел большое значение так как закладывал основу для формирования разносторонних и социально более ориентированных индустриальных комплексов в последующие годы.

Предприятия и отрасли Урало-Кузнецкого комбината убедительно доказали, что на востоке страны действует надежная оборонно-промышленная база государства. В годы Великой Отечественной войны значительно выросла экономическая роль Кузбасса. Объем промышленного производства увеличился в 3 раза, в том числе металлургии – в 8, в химической промышленности в 7, добыче коксующих углей – в 2 раза. Война ускорила индустриальное развитие региона, усложнила его хозяйственные структуры. Размещение эвакуированных предприятий и реализация оборонных программ привели к возникновению новых отраслей: ферросплавной, алюминиевой, анилино-красочной, химико-фармацевтической, горного машиностроения, электро- и радиотехнической, ранее не планировавшихся в рамках Урало-Кузнецкого проекта.

Урало-Кузнецкий промышленный комплекс стал главным поставщиком металла в стране. Война изменила требования к металлургии. Для производства боеприпасов требовалось большое количество металла соответствующего качества. Выросла потребность в броневой стали для танков, морского флота и других военных целей. Положение осложнялось тем, что металлургические предприятия юга СССР, дававшие до войны

более половины чугуна и стали в стране, долгое время находились на оккупированной территории.

В годы войны на Кузнецком металлургическом комбинате были пущены электроплавильный и прокатный цехи, что позволило выплавлять специальные виды сталей, необходимых для военных целей. Металлурги Кузбасса в содружестве с учеными под руководством академика Бардина И.П. впервые в мире за кратчайшие сроки освоили выпуск броневой стали в большегрузных мартеновских печах, что явилось подлинной революцией в технологии производства качественного металла. Уже во второй половине 1941 г. металлурги перевели производство на военные рельсы и добились резкого увеличения выпуска специальных сталей и высокосортового броневых листов. В 1941–1945 гг. выплавка чугуна на КМК выросла с 1599 до 1643 тыс. т, стали – с 2080 до 2290 тыс. т, проката – с 1384 до 1638 тыс. т. К концу войны новые марки стали и профили проката составляли около 80 % всей продукции комбината. Из стали, выплавленной на комбинате в военное время, можно было изготовить 100 млн. снарядов, 50 тыс. тяжелых танков, 45 тыс. самолетов⁴.

В период Великой Отечественной войны в полной мере реализовалась идея создания «сибирского тыла», вынашиваемая уже несколько десятилетий. Сибирь превратилась в крупнейший арсенал страны, который получил свое дальнейшее развитие и в послевоенные годы. Руководство СССР в условиях «холодной войны» сделало важнейший стратегический вывод о необходимости создания в восточных районах новых отраслей военно-оборонной промышленности: атомной, ракетно-космической, электронной, производящих новейшие виды вооружения, в том числе реактивную и ракетную технику.

В первые же послевоенные годы в Томске-7 (комбинат № 816), Красноярске-26 (комбинат № 815) сооружены атомные реакторы большой мощности. После их ввода в эксплуатацию из 13 действовавших в стране реакторов, производивших обогащенный уран и оружейный плутоний, 8 размещались в Сибири, в том числе 5 – в Западной. В Новосибирской области были созданы два крупнейших предприятия по производству компонентов атомного и водородного оружия, твердого топлива, а также развернуто производство, выпускавшее компоненты ракетного топлива⁵.

Производство атомного и водородного оружия потребовало создания надежных средств доставки, что способствовало ускоренному развитию электронной промышленности и коренному техническому переоснащению предприятий радиотехнической отрасли. В первые послевоенные годы правительство СССР приняло ряд решений, направленных на ускоренное развитие электронной и радиотехнической промышленности. В 1946 г. Совет Министров принял решение построить к 1950 г. 25 новых предприятий по производству радиодеталей и электровакуумных приборов в

Москве, Ленинграде, Новосибирске, Саратове, Бердске и др. городах. В 1949 г. постановление Совета Министров обязывало министерства и ведомства завершить реконструкцию и строительство 54 заводов и оборонных НИИ этого профиля⁶.

Крупнейшим в Сибири центром сосредоточения электронной и радиотехнической промышленности уже в 1950-е гг. стала Новосибирская область. Здесь действовало девять предприятий и три крупных НИИ. Численность рабочих и служащих электронной и радиотехнической промышленности с 1949 по 1963 гг. увеличилось с 8,7 до 52,4 тыс. чел., а производство валовой продукции только с 1959 по 1963 гг. – с 140,5 тыс. до 285,7 млн. руб. (в ценах на 1 июля 1955 г.). Новосибирский электровакuumный завод, одно из крупнейших в СССР предприятий подобного профиля, изготовил в 1963 г. свыше 30 млн. электровакuumных приборов, что составило около 20 % их общего выпуска в стране⁷.

Новосибирск в послевоенные годы оставался крупнейшим центром производства боеприпасов по самой широкой номенклатуре. На заводе им. Чкалова выпускалась самая совершенная военная авиационная техника. В 1948 г. завод получил правительственное задание наладить серийный выпуск реактивных самолетов и вскоре приступил к выпуску крупных серий самолетов МиГ-15, МиГ-17 и МиГ-19. Истребители МиГ-19 обеспечивались новейшей инфракрасной системой перехвата, позволявшей во взаимодействии с наземными средствами наведения обеспечить обнаружение и пеленгацию самолетов противника по тепловому излучению двигателей на расстоянии до 20 км. Самолеты этой марки были высшим достижением реактивной боевой техники того времени⁸.

С конца 1955 г. на заводе им. Чкалова начался переход к производству самолетов-перехватчиков марки Су. В короткие сроки коллектив завода освоил серийное производство самолетов Су-9, которые занимали первые места в Военно-воздушных силах по своим летно-тактическим данным. На них были установлены мировые рекорды по скорости и высоте полета. В соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР завод освоил серийное производство новейших истребителей – перехватчиков ЯК-28, которые также как и самолеты марки Су по своим летно-тактическим характеристикам опережали лучшие образцы зарубежной авиационной техники.

Вторым крупным центром оборонной промышленности в Сибири являлся г. Омск. Здесь находилось несколько заводов боеприпасов, военной электроники и радиотехники. Сформировавшийся в годы Великой Отечественной войны Омский авиационный завод (№ 166) производил самолеты типа АН, запасные части для авиационной техники. Моторостроительный завод им. Баранова выпускал в большом количестве двигатели для авиационной и ракетной техники и запасные части к ним. Завод № 20 изготавливал

вал на специально созданном производстве ракетную технику, агрегаты для ракетных двигателей и другую аппаратуру.

В Красноярске на машиностроительном заводе им. В.И. Ленина, знаменитом индустриальном детище первых пятилеток Красмаше, производилась сложнейшая ракетно-космическая техника. Красмаш до 1941 г. выпускал оборудование для угольной, золотодобывающей и нефтяной промышленности: шахтные подъемные машины, лебедки, проходческие комбайны, врубовые машины и вагонетки. С началом войны перешел в распоряжение Наркомата вооружения. В него влились эвакуированные из западных районов страны Коломенский завод им. Ворошилова, частично Ленинградские заводы «Арсенал» и «Большевик», Калужские и Сталинградские машиностроительные заводы. Основной продукцией объединенного завода стали автоматические зенитные пушки. Первый эшелон пушек из Красноярска на фронт отправлен 15 ноября 1941 г. Всего за годы войны «Красмаш» произвел 26 тыс. пушек различных систем, более 5 тыс. минометов, 220 тыс. крупных авиабомб, 3500 морских мин⁹.

В послевоенные годы на «Красмаше» продолжалось серийное производство автоматических зенитных пушек. С 1958 г. по специальным решениям правительства началась реконструкция завода с целью освоения здесь новой ракетно-космической техники. С 1959 по 1965 гг. производственные площади завода увеличились втрое, численность работающих – вдвое, объем валовой продукции – в 3,3 раза. В результате организовано высокотехнологическое производство ракетно-космической техники, налажен выпуск первых советских баллистических ракет. С 1959 г. «Красмаш» работал в едином комплексе с ОКБ-10 (НПО прикладной механики, Красноярск-26) в направлении проведения опытно-конструкторских работ и изготовления ракетно-космической техники. В 1964 г. совместными усилиями освоено производство ракет-носителей для выведения на круговые орбиты легких спутников, позже баллистических ракет морского базирования.

Реализация дорогостоящих военно-оборонных проектов осуществлялась за счет ущемления сферы потребления. Социальное развитие хотя и получило определенные стимулы в послевоенные годы, но не являлось главной целью советского правительства. Несмотря на закончившуюся войну, в мире начался новый виток гонки вооружений, которая в условиях «холодной войны» все более усиливалась и требовала все больших затрат. И.В. Сталин, выступая перед избирателями 9 февраля 1946 г., говорил, что в развитии советской экономики можно выделить четыре приоритета: это металл, – для вооружения и оборудования предприятий, производящих вооружение, топливо – для поддержания работы заводов и фабрик и транспорта; хлопок – для производства обмундирования; хлеб – для снабжения армии. «Нам нужно добиться того, чтобы наша промышленность

могла производить ежегодно до 50 млн. т чугуна, до 60 млн. т стали, до 500 млн. т угля, до 60 млн. т нефти. Только при этом условии можно считать, что наша Родина будет гарантирована от всяких случайностей»¹⁰.

Понятно, что при таких установках на второй план отходило решение социальных вопросов, развитие производства средств потребления. По-прежнему, как и в годы первых пятилеток, основные стратегические направления промышленной политики СССР связывались с развитием тяжелой промышленности, производящей средства производства.

Война большой урон нанесла экономике страны. Только прямой ущерб по данным Госплана СССР, нанесенный войной и связанный с уничтожением имущества, составлял не менее 680 млрд. руб. в ценах 1940 г., то есть вдвое больше, чем было вложено в народное хозяйство за все довоенные пятилетки вместе взятые¹¹.

В первые послевоенные годы значительные средства затрачивались в связи с перестройкой производства на выпуск мирной продукции, на возмещение изношенного за годы войны оборудования. В Сибири это прежде всего осуществлялось на предприятиях машиностроения, металлургии, угольной промышленности. Предприятия легкой и пищевой, как правило, дожидались своей очереди. По крайней мере в расчетах четвертого пятилетнего плана, первого послевоенного плана восстановления народного хозяйства, эти отрасли не получили должного развития.

В последующих перспективных наметках, обозначенных в пятом и шестом пятилетних планах, для Сибири разрабатывалась широкая программа индустриального освоения, дальнейшего движения индустрии на восток, максимального приближения промышленности к источникам сырья и топлива, развития энергетики, алюминиевой промышленности, лесохимии. И снова мало говорилось о социальной составляющей перспективных планов. В решениях XX съезда КПСС отмечалось, что восточные районы имеют огромное значение для социально-экономического развития СССР. Здесь сосредоточено до 75 % всех имеющихся в стране запасов угля, до 80 % гидроэнергетических ресурсов, четыре пятых лесных богатств, основные запасы цветных и редких металлов, огромные ресурсы химического сырья, железной руды, строительных материалов. Поэтому необходимо более энергично вводить в действие эти ресурсы, обеспечить эффективное их использование в интересах дальнейшего развития производительных сил страны¹². И практически не говорилось о производственных отношениях и вообще о жизни людей, которые будут претворять в жизнь грандиозные планы. Считалось, что само собой все образуется. Главное – сооружение индустриальных гигантов на благо экономического и военно-оборонного положения страны, а остальное все не очень важно. Благополучие, улучшение жизни созидателей предусмотрено в будущем.

В первые послевоенные годы не получилось коренного улучшения жизни советских людей, о котором они мечтали все военные годы. Не получили нужного признания и социальной защиты сироты и вдовы, ветераны войны и труда, положившие все силы и здоровье на алтарь Победы. Внимание было приковано к реализации так называемого «атомного проекта».

В 1945 г. после августовских взрывов в Хиросиме и Нагасаки все возможное и невозможное стало предприниматься для производства в СССР атомного оружия. В условиях складывавшегося противостояния в мире двух крупнейших держав СССР и США, по мнению руководства страны, нельзя было допустить монопольного владения США атомной бомбой. Поэтому все планы, вынашиваемые в военные годы о масштабном научном и экономическом сотрудничестве с США и другими странами-союзниками по антигитлеровской коалиции, были нарушены. «Атомный проект» разрабатывался в условиях строгой секретности и исключительно за счет внутренних резервов СССР.

Создание системы ракетно-ядерных вооружений требовало огромных затрат. Оно хотя и давало возможность сохранить и укрепить СССР статус мировой сверхдержавы, достичь военно-стратегического паритета с США, но приносило большой урон обществу. Кроме того, послевоенный передел мира и организация блока социалистических стран, сопровождающаяся дополнительными затратами главным образом со стороны СССР, также не принесли улучшения жизни советских людей.

По мнению политиков, интеграция экономик СССР и восточноевропейских стран, выбравших путь социалистического развития, в единую хозяйственную систему должна в будущем принести свои плоды: повысить эффективность экономики, в том числе и советской, за счет организации рационального продуктообмена в рамках единого экономического пространства. Кроме того, предполагалось, что расширится качественный потенциал экономики за счет использования общих производственно-технических и технологических ресурсов. Однако, реальных сдвигов в результате этих процессов в социально-экономическом развитии СССР не произошло. Сложность интеграции и взаимоотношений с восточноевропейскими партнерами заключалась в том, что в большинстве стран – членов СЭВ соотношение между уровнем жизни и эффективностью производства было заметно выше, чем в СССР (производительность труда опережала уровень СССР не более чем на 30–50 %, а его оплата была выше в 1,5–2 раза). Поэтому формирование единой хозяйственной системы означало пока лишь дополнительную нагрузку на советское общество и экономику и, прежде всего на ее энерго-сырьевой сектор, который в послевоенные годы все в большей степени формировался в Сибири.

В создавшихся политических и экономических обстоятельствах военно-оборонный комплекс СССР получал беспрецедентные возможности для своего развития. Создавались новые государственные структуры, наделенные чрезвычайными полномочиями и возглавляемые выдающимися учеными и организаторами того времени. Они стремительно разворачивали свою деятельность, в которую вовлекался все более широкий круг людей, институтов, предприятий, отраслей промышленности

20 августа 1945 г. вышло постановление Государственного Комитета Обороны о создании особого органа для руководства секретными работами «по использованию внутриатомной энергии урана». Председателем Специального Комитета № 1 был назначен Л.П. Берия в то время нарком внутренних дел и заместитель председателя ГКО СССР. В Комитет вошли секретарь ЦК ВКП(б) Г.М. Маленков, председатель Госплана Н.А. Вознесенский, ученые-атомщики И.В. Курчатов, П.Л. Капица, крупные организаторы промышленного строительства Б.Л. Ванников, А.П. Завенягин, М.Г. Первухин и др. Спецкомитету № 1 предоставлялось право издавать «распоряжения, обязательные к выполнению для наркоматов и ведомств». В случаях, требующих решения Правительства, вносить предложения непосредственно на утверждение его главы. В постановлении «О Спецкомитете» оговаривалось, что «никакие организации, учреждения и лица без особого разрешения Государственного Комитета Обороны» не имеют права вмешиваться в его деятельность¹³.

В дальнейшем роль Спецкомитета № 1 еще более укреплялась в системе партийно-государственной иерархии СССР. Она сохранялась на высоком уровне до ликвидации этого органа в 1953 г., а созданная им система управления и особого финансирования атомной отрасли военно-оборонного комплекса сохранялась вплоть до конца 1980-х гг. Спецкомитет в силу своего надведомственного характера смог обеспечить необходимую концентрацию сил и координацию усилий многочисленных исполнителей для осуществления впечатляющих прорывов в развитии науки, техники, технологии.

Создание и деятельность Спецкомитета № 1 способствовали выработке общей государственной стратегии развития приоритетного направления научного и военно-оборонного комплекса. По мнению историка Е.Т. Артемова создание Спецкомитета № 1 стало основным мероприятием советского правительства в 1940-е гг., означавшим применение высокоэффективного программно-целевого метода в государственном управлении, посредством чего в короткие сроки удалось создать как атомную промышленность СССР неотъемлемую часть народнохозяйственного комплекса, так и систему ракетно-ядерных вооружений, без которых во второй половине XX в. не мыслилось сосуществование ведущих держав мира. «Высший орган государственной власти сформулировал общенациональную цель: в крат-

чайшие сроки овладеть ядерной энергией и создать атомную бомбу. Она была развернута в иерархическую систему конкретных взаимоувязанных задач, достижение которых осуществлялось посредством реализации частных мероприятий. Для выполнения последних привлекались нужные организации независимо от их ведомственной принадлежности. Им целевым назначением выделялись ресурсы. Ход работ жестко контролировался «сверху». По промежуточным результатам происходило уточнение основных целей и задач, намечались дополнительные меры для их достижения.»¹⁴.

Кроме Спецкомитета № 1 существовали еще Спецкомитет № 2, ответственный за создание реактивной техники под руководством Маленкова А.Г. и Спецкомитет № 3, связанный с разработкой радиолокационных систем, возглавляемый Сабуровым М.З. В начале января 1946 г. был создан общесоюзный комиссариат, объединивший основные объекты упраздненного наркомата боеприпасов, а также тракторные заводы и другие многочисленные производства, ранее снабжавшие Красную Армию вооружением и самой современной техникой. Новое ведомство возглавил известный советский нарком Ванников Б.Л. Вначале его в целях конспирации называли наркоматом сельскохозяйственного машиностроения. С 1953 г. наиболее крупные военно-оборонные проекты стало осуществлять вновь созданное министерство среднего машиностроения, под управлением которого оказались все разработки и объекты, связанные с атомной энергией.

Министерством среднего машиностроения в условиях строгой секретности в различных районах СССР строились предприятия и целые города, не обозначенные на географических картах, создавался огромный военно-экономический потенциал, который аккумулировал громадные возможности советской науки, производственных ресурсов, способности государства и его граждан в максимально короткий срок мобилизовать необходимое число строителей, рабочих разной квалификации, инженеров и техников нужных профессий. В это же историческое время разрабатывались и реализовывались космические программы, что также выдвигало СССР в ведущие страны мира в освоении космических пространств, вместе с тем требовало значительных затрат и ресурсов.

Нельзя сказать, что такая стратегия социально-экономического и политического развития не находила поддержки в обществе. Советские люди в большинстве своем поддерживали руководство страны, терпеливо выносили все тяготы и лишения. В послевоенные годы долго жили моральным удовлетворением от победы. С развертыванием гонки вооружений в мире понимали, что «холодная» война может в любой момент перерасти в «горячую». Поэтому считали, что необходимо создавать новые виды вооружения, развивать современную оборонную промышленность.

Уровень жизни в СССР по сравнению с европейскими странами оставался крайне низким. Так, в начале 1950-х гг. потребление качественных продуктов питания (мяса, молока, рыбы, яиц, свежих фруктов и овощей) практически находился на уровне 1913 г., суточный рацион едва-едва обеспечивал потребность человека в необходимых компонентах питания. Обеспеченность предметами гардероба отставала от западноевропейских стран в 2–3 раза. Обеспеченность городского населения жильем в среднем находилась на очень низком уровне – не более 5 кв. м на одного жителя¹⁵.

В Сибири данные показатели были еще ниже. Здесь значительный рост населения в 1930–1940-е гг. существенно превышал возможности строительства жилья. Поэтому самые низкие показатели обеспеченности жильем были в крупных быстро развивающихся промышленных центрах. Так, в расчете на 1 человека в г. Новосибирске в 1953 г. приходилось около 4 кв. м, в Омске в 1955 – 2,9, в Тюмени в 1957 г. – 3,5, в Красноярске – 3,8 кв. м жилой площади. В городах наиболее урбанизированной в Сибири Кемеровской области в начале 1956 г. обеспеченность жилплощадью составляла от 2,8 до 4,9 кв. м.¹⁶

Конечно, в обществе были надежды и на иную жизнь. Известный писатель А.Н. Толстой еще в 1943 г., мечтая о послевоенном времени, записал в своей записной книжке, что после восстановления городов и хозяйства государство возродит новую экономическую политику с сохранением колхозного строя и государственной собственности на средства производства и крупную торговлю. Вместе с тем, «будет открыта возможность личной инициативы, которая не станет в противоречие с основами нашего законодательства и строя, но будет дополнять и обогащать их. Будет длительная борьба между старыми формами бюрократического аппарата и новым государственным чиновником, выдвинутым самой жизнью. Победят последние. Народ, вернувшись с войны, ничего не будет бояться. Он будет требователен и инициативен. Расцветут ремесла и всевозможные артели, борющиеся за сбыт своей продукции. Резко повысится качество. Наш рубль станет международной валютой... Россия самым фактом своего роста и процветания станет привлекать все взоры.»¹⁷

Академик Е.С. Варга – директор Института мирового хозяйства и мировой политики в 1946 г. опубликовал монографию «Изменение в экономике капитализма в итоге второй мировой войны», где сделал смелую по тем временам попытку подвергнуть сомнениям суждения о неотвратимости противостояния с капитализмом, о невозможности налаживания взаимовыгодной торговли и экономических связей с капиталистическими странами. Он утверждал, что правительства капиталистических стран не могут не считаться с мощью СССР, доказанной на полях сражений. Кроме того, демократические силы мира не дадут развязать новую войну против социалистического государства. Поэтому нет необходимости в дорого-

стоящей гонке вооружений, соревновании с США. Приоритетное значение в государственной политике должен получить курс на «создание условий жизни, достойных советского человека». В 1947 г. от имени сотрудников института на имя Сталина была подготовлена докладная записка, где говорилось о необходимости сокращения военных расходов, доказывалось, что гонка вооружений – это тупиковый путь. Он влечет за собой не только постоянный рост военных расходов, но и хроническое отставание в уровне жизни населения СССР. Надежды на победу в соревновании с капиталистическим миром в гонке вооружений тщетны¹⁸. Эти рассуждения привели в конечном итоге к ликвидации Института мирового хозяйства и мировой политики.

Попытки изменить пропорции экономического развития страны наблюдались и в среде высшего руководства страны. В публичных высказываниях председателя Госплана СССР и заместителя Председателя правительства СССР Вознесенского Н.А. неоднократно говорилось о необходимости развития производства товаров народного потребления, усиления жилищного строительства и в общем повышения благосостояния советских людей. Эти взгляды разделяли и другие советские лидеры. По крайней мере в проекте новой программы ВКП(б), разрабатываемой в 1947 г. специальной комиссией при Политбюро ЦК, куда кстати входил и Вознесенский, о решении социальных вопросов в стране говорилось, как о важнейшей задаче, стоящей перед партией. Так, говорилось о решении жилищной проблемы «с целью обеспечить каждому трудящемуся благоустроенную отдельную комнату, а каждой семье – благоустроенную квартиру, перейдя со временем к бесплатным коммунальным услугам». Предлагалось уделить внимание партии развитию производства товаров народного потребления, в том числе и легковых автомобилей для населения, расширению сферы услуг¹⁹.

Заявления о необходимости улучшения жизни советских людей можно найти и в высказываниях Сталина И.В. В 1946–1948 гг. вышло несколько постановлений правительства СССР, способствующих решению социальных вопросов. Однако, реально условия жизни в стране стали улучшаться лишь во второй половине 1950-х гг. После XX съезда партии началось послабление политического режима в стране, наступила так называемая «хрущевская оттепель», которая сопровождалась началом решения социальных проблем в стране, главным содержанием которого являлось удовлетворение первичных потребностей людей в продуктах питания, одежде, обуви, жилье.

В решении жилищной проблемы в СССР, в том числе и в Сибири, большую роль сыграли индустриализация строительства, переход на крупнопанельное и блочное сооружение как промышленных, так и социальных объектов. В крупных городах появились железобетонные заводы, комби-

наты крупнопанельного домостроения, что заметно ускорило процессы строительства жилья и социальных объектов. В течение буквально десятилетия изменился облик городов Сибири, в которых, по крайней мере в областных и крупных промышленных центрах, появилось много современных высотных зданий из стекла и бетона, ускорилось решение жилищной проблемы. Если в годы четвертой пятилетки в Новосибирске было введено всего 210 тыс. кв. м жилплощади, а в пятой – 447, то в 1956–1959 гг. – 1376 тыс. кв. м. В Омске в 1957–1958 гг. построено 730 тыс. кв. м жилья, или в 2 раза больше, чем за предыдущие пять лет. В Иркутской области в 1954 – 1955 гг. было построено 523,6 тыс. кв. м жилплощади, в 1956–1957 гг. – 1,5 млн. и в 1958–1959 гг. – 1,7 млн. кв. м. В городах и поселках Бурятской АССР в шестой пятилетке введено в эксплуатацию 1175,4 тыс. кв. м жилья или в 1,6 раза больше по сравнению со всем послевоенным десятилетием²⁰.

К концу 1950-х гг. произошел заметный сдвиг в обеспеченности городского населения Сибири жилплощадью. В Новосибирске в 1955 г. средний размер жилой площади на одного человека в 1955 г. составлял 3,7 кв. м, то в 1960 г. – 5,6. В Омске этот показатель в 1956 г. составлял 3,8 кв. м, в 1960 – 5,8. По степени обеспеченности жильем сибиряки практически достигли среднереспубликанского уровня. В начале 1960 г. в городах и рабочих поселках РСФСР в среднем на одного человека приходилось 6,0 кв. м, в Западной и Восточной Сибири – 5,9²¹.

В лучшую сторону изменялось благоустройство и комфортность городского общественного жилого фонда. Новые дома строились, как правило, со всеми удобствами, какие только знало отечественное домостроение: с централизованным отоплением и водоснабжением, канализацией, обеспечением ваннами и душами, горячей водой и пр. Однако данные изменения касались крупных населенных пунктов, областных и краевых центров, городов и рабочих поселков, где происходило крупное промышленное и энергетическое строительство. Малые города и населенные пункты по-прежнему имели в основном неблагоустроенный жилой фонд, более скудное обеспечение товарами и услугами. Особенно медленно изменения происходили в сельской местности.

Приоритетное развитие получали предприятия и населенные пункты, связанные напрямую с военно-оборонной промышленностью. Здесь для трудовых коллективов и населения на государственном уровне разрабатывались и решались различные социально-экономические программы, повышающие в целом условия жизни и труда. Уже в первые трудные в экономическом отношении послевоенные годы планировался достаточно высокий для СССР уровень затрат на развитие социальной инфраструктуры, более высокая заработная плата, более значительная поддержка за счет общественных фондов.

Своеобразным феноменом развития «сибирского тыла» в послевоенные годы стало строительство так называемых «закрытых» городов и населенных пунктов, связанных с созданием системы ракетно-ядерных вооружений и ракетно-ядерной защиты СССР. Основная масса их создавалась в крайне секретном режиме в восточных районах страны в 1940–1950-е гг. под непосредственным руководством вначале Спецкомитета № 1, затем министерств обороны и среднего машиностроения для выполнения особо важных государственных оборонных программ. Из 10 городов такого типа, переданных в 1992 г. Минатому России, принявшему эстафету от Минсредмаша в управлении атомной промышленностью, 5 находилось на Урале и 3 – в Сибири.

Начало строительства «закрытых» городов в 1940-е гг. связано с широким использованием принудительного труда заключенных, но затем с повышением степени секретности на построенных предприятиях, с уничтожением системы ГУЛАГа к концу 1950-х гг. стала расти роль вольнонаемных рабочих и специалистов, которые заключали особые договора о выполнении условий строгой секретности. Они в последствие составили основу трудовых коллективов построенных ими предприятий и населения «закрытых» городов. Большую роль играли военные строители, многие из которых также после окончания срочной службы в Советской Армии оставались жить и работать в построенных ими городах.

«Закрытые» города, объединенные в единую секретную ведомственную сеть Минсредмаша, решали целый комплекс задач атомной промышленности. Здесь осуществлялась добыча сырья, подготовка и производство компонентов для ядерных вооружений, военной техники и атомной энергетики. Это были уникальные индустриальные поселения, превращенные в закрытые зоны с особым пропускным режимом, с целым рядом отличий от обычных городов. «Закрытые» города, живущие по законам секретности, имели особый административный статус и подчинение. В них специфически формировались органы городского управления, проводились выборы в местные Советы и т.д.²²

Вместе с тем «закрытые» города развивались в более благоприятных условиях по сравнению с обычными населенными пунктами СССР, отличались более высоким уровнем благоустройства, обеспечения товарами и продовольствием. Приоритетное бюджетное финансирование позволяло вкладывать больше средств в развитие и совершенствование городской инфраструктуры. Города строились по единому плану и были как близнецы-братья похожи друг на друга, но отличались компактностью, благоустроенностью, застраивались с учетом передовых тенденций отечественного домостроения. В них не было типичного для советских индустриальных центров дисбаланса между производственной и социально-бытовой застройкой, размытости городской застройки от предприятия к предпри-

ятию. «Закрытые» города строились комплексно, в короткие сроки, обеспечивали достаточно высокие по советским меркам стандарты условий труда и проживания.

Индустриальную основу «закрытых» городов составляли атомные промышленные комбинаты, НИИ, КБ, испытательные полигоны, которые имели самое современное оборудование, технологии, высококвалифицированные кадры. В советском промышленном комплексе в «закрытых» городах находился самый высокий научно-технический и опытно-производственный потенциал, позволяющий производить продукцию самого высокого качества. Создание «закрытых» индустриальных центров в восточных районах значительно повысило их роль в военно-оборонном комплексе страны.

В Сибири первый «закрытый» Атомоград начал строиться вскоре после войны около г. Томска, известный как Томск–7, в последствие Северск. Здесь атомные производства располагались на поверхности и могли быть в случае войны разрушенными в результате бомбардировок самолетами. Учитывая развитие авиатехники, необходимо было предусмотреть другое место расположение подобных предприятий. Такое место было найдено в Восточной Сибири. В 64 км севернее г. Красноярска в 1950-е гг. в горе под двухсотметровой толщей земли началось строительство комбината по производству обогащенного урана и оружейного плутония. Вначале предполагалось и город, рассчитанный на 20–25 тыс. чел. разместить в горе на 50 м выше основного объекта в огромных искусственных пещерах. Затем рассматривался проект строительства города в Кангатском ущелье, над которым в целях маскировки предполагалось соорудить особый настил, на поверхности которого будут разбиты сады или насажены леса. Но после ряда обсуждений и согласований в правительстве с участием Сталина И.В. решили в горе строить только производственные объекты, а город как обычно открыто на огороженной территории лесного массива на берегу Енисея. Расположение основного предприятия электрохимического комбината глубоко под землей придавало колоссальную устойчивость и жизнестойкость объекту оборонного значения в условиях предполагавшейся в то время ядерной войны. При проектировании вблизи Красноярска была учтена вероятность даже прямых ядерных ударов. Кроме того, географическое расположение предприятия по производству урана, планировавшееся в центре страны под защитой нескольких уровней комплекса противовоздушной обороны, делало его практически неуязвимым. Второй сибирский Атомоград (Красноярск–26) в 1990-е гг. стал известен как г. Железногорск²³.

В 1956–1963 гг. в Рыбинском районе Красноярского края начато строительство еще одного «закрытого» города Красноярск–45, (Заозерный–13, с 1969 г. – Зеленогорск), крупного электрохимического комбината и мощ-

ной ГРЭС на углях Ирша-Бородинского месторождения Канско-Ачинского бассейна. Последнее строительство развивалось по сравнению с предшествующими в другое историческое время, когда уже нельзя было полностью пренебрегать интересами людей. Пожалуй, впервые в отечественном индустриальном строительстве в Зеленогорске практически не использовался труд заключенных. Основную массу строителей составляли военные строительные батальоны, в которых за все годы строительства побывало примерно 260 тыс. человек. По особым рекомендациям КГБ с участием в отборе партийных и комсомольских организаций в город приезжали десятки тысяч рабочих и специалистов со всей страны, которым даже в первые годы пребывания в закрытой зоне обеспечивался минимум социально-бытовых удобств. За два года до пуска первой очереди электрохимического комбината в городе введено более 40 тыс. кв. м благоустроенного жилья. Более 2,5 тыс. семей получили квартиры, вошли в строй школы, поликлиника на 500 посещений в день, 7 детских дошкольных учреждений, первая очередь хлебозавода, несколько магазинов, в том числе 3 специализированных (мясной, молочный и хлебный). В городе имелся кинотеатр на 60 мест, тепличное и парниковое хозяйство. На всех строительных и промышленных объектах была решена проблема общественного питания²⁴.

Такая стратегия создания и функционирования закрытых поселений обеспечивала своевременный пуск важных в военно-оборонном комплексе предприятий и их дальнейшее развитие в зависимости от быстрой смены военно-политических решений. «Закрытые» города и в настоящее время сохраняют свою значимость. Получив юридический статус после 1992 г. и право быть обозначенными на географических картах, они по-прежнему являются важнейшей составляющей российского как военно-промышленного, так и в целом народнохозяйственного комплекса. В перспективе их роль будет только возрастать в связи с увеличением потребности в производстве ядерного топлива, в утилизации радиоактивных отходов. Отработанные в годы «холодной войны» передовые технологии позволяют здесь в короткие сроки осваивать производство все новых видов продукции, эффективно и динамично развиваться в условиях рыночной экономики. Так, в настоящее время в Железногорске производится до 70 % российских спутников связи, в Зеленогорске освоено производство магнитных носителей и компакт-дисков и т.д.

С реализацией атомного проекта, развитием ракетно-космических исследований неизмеримо выросла роль науки. Работа над созданием ядерного оружия началась в знаменитых «шарашках», затем организовывались особо секретные лаборатории, НИИ и КБ, первое время находившиеся в основном в Москве и других крупных городах. Но с развитием атомных разработок, организацией производственных объектов научно-исследова-

тельские и проектно-конструкторские работы стали производиться на местах. Уже в первые послевоенные годы в государственной стратегии СССР обозначился курс на создание крупных научно-производственных комплексов, базирующихся на собственных фундаментальных и прикладных исследованиях и конструкторских разработках. Наиболее активное участие в оборонных программах принимала академическая наука. В Академии наук ведущие ученые занимались так называемой «атомной» или «ядерной» тематикой. Многие институты физико-математического и физико-технического профиля подверглись коренной перестройке, получили мощные стимулы развития различного характера, значительно увеличили численность своего научного и научно-технического персонала²⁵.

До середины 1950-х гг. рост научного потенциала был связан в основном со столичными центрами. В Москве и Ленинграде, в пределах Московской и Ленинградской областей находилось более трети всех научно-исследовательских институтов министерств и ведомств и две трети научных учреждений Академии наук СССР. На долю этих научно-исследовательских организаций приходилось более 60 % всех научных сотрудников отраслевых институтов и 85 % научных работников Академии наук²⁶.

Рост научного потенциала по времени совпал с изменениями в научно-технической и в целом в социально-экономической политике государственного управления в СССР. Во второй половине 1950-х гг. одновременно с усилением территориальных принципов управления наметились тенденции приближения научных исследований к потребностям производства. Естественной логикой выглядело движение в восточные районы. В рамках реформирования управления экономикой, усиления региональной политики ряд столичных отраслевых институтов перебазировались в восточные районы.

Наиболее крупным явлением стало усиление и организация региональных отделений Академии наук СССР. Самым значительным событием стало создание СО РАН и строительство научного центра около Новосибирска, которое завершило создание мощного «сибирского тыла». В регионе сосредоточился огромный не только экономический и социально-демографический, но и научно-технический потенциал государства. В 1990 г. предприятия оборонного комплекса Сибири производили 14 % промышленной продукции региона и свыше 50 % сложной наукоемкой продукции машиностроительных заводов. Всего действовало около ста предприятий и научно-исследовательских учреждений ВПК, расположенных преимущественно в городах Новосибирск, Омск, Красноярск, на которых работало около 70 % всех трудящихся на оборонных объектах Сибири²⁷.

За более чем столетие понятие «сибирского тылового района» государства значительно видоизменилось. Вначале оно основывалось на опре-

делении территории, равноудаленной от государственных границ, где в принципе было возможно вражеское вторжение. Затем, в годы Великой Отечественной войны к этому определению добавилась идея создания в Сибири крупного производственно-экономического и ресурсного потенциала страны. Сейчас это имеет совершенно иное звучание и содержание. Сибирский регион и специалистами и политиками все в большей степени рассматривается как единственно возможный резерв и фактор развития всей Российской Федерации.

2. Ангаро–Енисейская программа.

В послевоенные годы в Сибири продолжалось формирование крупнейшего социально-экономического потенциала государства. Одним из самых значимых проектов этого периода являлось решение Ангаро-Енисейской проблемы, которая к началу своего претворения в жизнь имела более чем полувековую историю²⁸. Идеи по использованию гидроэнергоресурсов и отдельных видов природных богатств Ангаро-Енисейского региона постепенно трансформировались в программы грандиозного переустройства хозяйства огромной территории Восточной Сибири, по площади превышающей размеры многих государств мира и имеющей уникальные природные богатства.

Впервые государственный интерес к решению Ангаро-Енисейской проблемы появился в начале 1920-х гг. при разработке планов электрификации России, в которых обосновывалось значение реки Ангары как крупного источника электроэнергии. В 1924 г. инженер Малышев В.М. по поручению Госплана подготовил докладную записку «Лено-Байкальская область и перспективы её электрификации», где дал научное обоснование уникальных с точки зрения гидроэнергетики возможностей Ангары. В 1930-е гг. комплексные исследования бассейнов рек Ангары и Енисея вошли в первые пятилетние планы развития народного хозяйства СССР. В 1931 г. по инициативе академика Александрова И.Г. создано специальное Ангарское бюро под руководством Малышева В.М. Социально-экономические проблемы проекта разрабатывал Колосовский Н.Н. В результате в апреле 1931 г. на Первом научно-исследовательском съезде Восточной Сибири в Иркутске широко обсуждалась гипотеза индустриализации Восточно-Сибирского края с использованием гидроэнергии Ангары. На первом этапе реализации программы намечалось создание Прибайкальского промышленного комплекса в районе городов Иркутска и Черемхово, затем планировалось интенсивное энергетическое и промышленное строительство в более северных районах. Стратегическая идея поэтапного освоения Ангаро-Енисейского региона заинтересовала не только ученых и специалистов, но и государственное управление. В 1932 г. в Москве на

Первой Всесоюзной конференции про развитию производительных сил Ангаро-Енисейская проблема обсуждалась в качестве следующей после создания Урало-Кузнецкого комбината основной задачи перспективного развития восточных районов страны. Для дальнейшей разработки Ангаро-Енисейской проблемы данная конференция имела огромное значение, так как её решения стали по существу концепцией долгосрочного социально-экономического развития Ангаро-Енисейского региона, не потерявшей своей актуальности до настоящего времени.

Ангаро-Енисейская проблема в 1930-е гг. обсуждалась с точки зрения трех ее основных составляющих: энергетики, развития химии и цветной металлургии. Причем отмечалось, что ориентация на энергоемкие производства учитывает дефицит трудовых ресурсов в регионе. Расчеты, представленные на конференции 1932 г., показывали, что использование электроэнергии Ангаро-Енисейских ГЭС для размещения традиционных отраслей с большим количеством занятых потребовало бы в 2,5 раза большей численности работников, чем вариант создания энергоемких производств²⁹.

К 1940 г. планировалось завершить строительство нескольких крупных предприятий Ангарстроя. Однако по ряду объективных и субъективных обстоятельств планы реализации Ангаро-Енисейской программы отодвинулись. К решению проблемы вернулись во второй половине 1940-х гг. В 1947 г. состоялась в Иркутске конференция о развитии производительных сил области, на которой обсуждался широкий спектр вопросов комплексного развития гигантского Восточно-Сибирского края. В конференции приняло участие 500 представителей от центральных, уральских, сибирских научных и проектных организаций, ведомств и учреждений. Обсуждалось развитие не только промышленности, но и транспорта, лесного и сельского хозяйства, вопросы градостроительства, развития социальной сферы. Конференция имела одновременно научное и политическое значение. Вырабатывались стратегические представления социально-экономического преобразования ещё малообжитого региона Сибири на базе самой передовой науки и техники. В это время обсуждалась идея создания единой энергетической системы страны, начало формирования которой в восточных районах страны связывалось с решением Ангаро-Енисейской проблемы.

Конференция признала своевременной постановку вопроса о создании генерального плана развития народного хозяйства Восточной Сибири и отметила, что в более отдаленной перспективе в пределах территории Красноярск–Енисейск–Усть-Кут–Иркутск возможно строительство «могучего промышленного комплекса нового типа на основе гидроэнергии реки Ангары с масштабами энергопотребления, равными тем, которые достигаются современным использованием углей на Урале и в Кузнецком рай-

оне, при эффективности труда в 2–3 раза более высокой и с крупными энергетическими резервами для дальнейшего развития. Этот новый Восточно-Сибирский комбинат, включив в себя енисейско-ангарские установки, может быть теснейшим образом связан с Кузнецким районом. Вместе с тем он позволит вовлечь в эксплуатацию громадные резервы лесов, рудного, топливного, минерально-химического сырья Восточно-Сибирской платформы. Приблизив центр индустрии к Дальнему Востоку, Якутии, енисейскому Северу, он поможет ускорить разработку огромных богатств этой территории³⁰.

Таким образом, решение Ангаро-Енисейской проблемы к концу 1940-х гг. расценивалось как очередной этап развития производительных сил страны в сторону восточных районов. В едином народнохозяйственном комплексе СССР намечался к реализации новый проект, охватывающий новые территории, социально-экономическое развитие которых на базе индустриализации и урбанизации включало их в зону общецивилизационного прогресса.

Осуществление намеченных планов началось с сооружения сравнительно маломощной Иркутской ГЭС. Время подтвердило целесообразность такого подхода. Создание первого по программе индустриального комплекса в относительно освоенном районе Сибири стало своеобразным опытом научно-технической, проектной и строительной подготовки для более сложных решений программы, предусматривающей строительство мощных объектов в северных малообжитых районах с экстремальными климатическими условиями.

В 1956 г. Иркутская ГЭС вступила в эксплуатацию, в июне 1959 г. перекрыто русло Ангары в створе Братской ГЭС. В ноябре 1961 г. пущена первая Братская гидротурбина, начато строительство более мощных Красноярской, Усть-Илимской, Саяно-Шушенской ГЭС. В дальнейшем по мере реализации Ангаро-Енисейской программы разработка проектов социально-экономического развития стала происходить в рамках формирования системы ТПК. Так, после Иркутско-Черемховского комплекса вокруг Иркутской ГЭС в 1955–1980 гг. сформировался самый результативный Братско-Усть-Илимский, затем Центрально-Красноярский, Саянский, проектировались Канско-Ачинский и Нижнее-Ангарский.

Социальная практика доказала целесообразность комплексного подхода. В Сибири это выразилось в значительной экономии времени, средств и ресурсов в деле хозяйственного освоения новых территорий, преимуществах территориального разделения труда между южными и северными районами. На примере формирования системы Ангаро-Енисейских ТПК удалось выявить, что южные районы могут стать опорной базой для создания материально-технического и кадрового потенциала в северных районах. Позднее эти концептуальные решения воплотились в научное обоснование

экспедиционно-вахтового метода в освоении экстремальных районов Крайнего Севера Сибири при разработке нефтегазовых месторождений.

Ангаро-Енисейская проблема не сразу определилась как необходимое звено комплексного регионального социально-экономического развития. Первоначально она ставилась и разрабатывалась как экономическая задача всесоюзного значения, решение которой предусматривало создание в Ангаро-Енисейском регионе в первую очередь крупной топливно-энергетической базы, рассчитанной на передачу энергоносителей на запад, в европейскую часть страны. Во вторую очередь, здесь планировалось размещение промышленных предприятий по производству энергоемкой продукции (химической, цветной металлургии, глубокой переработки древесины и т.д.) с использованием богатых и разнообразных ресурсов региона.

Эти целевые установки осуществлялись с началом реализации программы в 1950-е гг., но затем постепенно стала увеличиваться сибирская значимость индустриального развития Ангаро-Енисейского региона. Особенно с началом разработки месторождений нефти и газа в Западной Сибири, когда функция главного производителя топливно-энергетической продукции в Сибири перешла к Западно-Сибирскому нефтегазовому комплексу. Топливо-энергетическая отрасль в Ангаро-Енисейском проекте перестала рассматриваться как база общесоюзного значения и была перераспределена на покрытие местных потребностей в энергоносителях.

После XX съезда КПСС началось время так называемой «хрущевской» демократии», которое позволило усилиться роли региональных партийных и советских властей в выработке стратегических решений социально-экономического развития вверенных им территорий. Реформирование власти и государственного управления в конце 1950-х – начале 1960-х гг., переход на совнархозовскую систему управления экономикой, с одной стороны, способствовали хозяйственному развитию территорий, а с другой – нарушали установившиеся в прошлый период взаимосвязи конкретных предприятий и хозяйственных объектов в едином комплексе страны. Местные органы: совнархозы, партийные комитеты Сибири выступали за организацию конкретных промышленных комплексов и предприятий регионального значения, а решения об их строительстве по-прежнему принимались центральными организациями и ведомствами с учетом общесоюзных интересов.

С ликвидацией системы совнархозов восстановить принципы централизованного управления регионами на прежнем уровне не удалось. Во второй половине 1960-х гг. происходило дальнейшее укрепление и усиление роли регионального партийного и советского руководства. Тем более что управление экономикой на местах после совнархозов перешло к отраслевым отделам обкомов и крайкомов КПСС и их секретарям. Партийные и советские органы стали все активнее участвовать в формировании страте-

гии социально-экономического развития Сибири, сотрудничая с научными учреждениями различного уровня. Во второй половине 1960-х гг. – 1970-е гг. практически от всех сибирских регионов в Госплан СССР были направлены обстоятельные записки и доклады о развитии производительных сил на перспективу, о разработке генеральных схем развития народного хозяйства краев и областей на много лет вперед.

Формирование пятилетних плановых заданий происходило не только через плановые органы: региональные плановые комиссии и Госплан. Все идейные инструкции и наметки предварительно рассматривались и обсуждались в партийных и советских организациях. Вначале каждой пятилетки начинался торг. Госплан, как правило, уменьшал запрашиваемые региональными организациями суммы средств для капитального строительства, показатели социально-экономического развития. Затем начиналось «продавливание» проблем через первых лиц краевых и областных партийных комитетов. Секретари зачастую активно участвовали в корректировке показателей перспективного развития сибирских территорий³¹.

Руководство Госплана в свою очередь стремилось пропорционально распределять существующие фонды и ресурсы, не идти на поводу у партийных лидеров и их региональных интересов, имея в виду, что местные власти способны завышать свои перспективные потребности. Чтобы получить необходимое, в региональных разработках плановых комиссий под давлением местных партийных и советских организаций, часто завышался рост населения, промышленного персонала, потребности строительных организаций и т.д.³²

В таких условиях происходила дальнейшая разработка и реализация Ангаро-Енисейской программы. В начале основное строительство происходило в территориальных рамках Иркутской области, затем сосредоточилось в Красноярском крае. Несмотря на наличие определенной доли конкуренции при распределении капитальных вложений для сооружения конкретных промышленных объектов и предприятий, у региональных лидеров присутствовала некая солидарность в вопросах развития производительных сил Ангаро-Енисейского региона. Даже рождались и дискутировались идеи выделения отдельного экономического района СССР, района Центральной Сибири наряду с существующим делением на Западную и Восточную.

О необходимости выделения нового экономического района в связи с масштабным индустриальным строительством в Ангаро-Енисейском регионе в 1960 г. говорил первый секретарь Красноярского крайкома КПСС Кокарев А.А. в своей статье, опубликованной в «Экономической газете» 24 декабря 1960 г. «Крепнуть межрайонным связям», в которой подчеркивал, что эффективность нового энергетического и в целом промышленного строительства зависит от планомерного перспективного управления.

В Ангаро-Енисейском районе необходимо так размещать предприятия, чтобы они в комплексе дополняли друг друга и соответствовали потребностям и установившимся взаимосвязям между районами и предприятиями в Сибири.

Эту точку зрения поддерживали и госплановские работники. Так, планируя развитие Ангаро-Енисейского региона на длительную перспективу, старший научный сотрудник Совета по изучению производительных сил Ведищев А.И. говорил о целесообразности выделения нового экономико-географического района СССР. Работая по старой схеме планирования развития Западной и Восточной Сибири, планирующие органы, высказывался он на одном из совещаний в Красноярском крайкоме КПСС в 1959 г. о перспективном развитии производительных сил края, испытывают трудности. Они не могут четко определить территориальные рамки и перспективы нового социально-экономического формирования, которое создается под влиянием мощного индустриального строительства³³.

Необходимость нового экономического районирования в регионе подтверждалась проведенными к этому времени значительными научно-исследовательскими и технико-экономическими изысканиями. В 1958 г. на Всесоюзной конференции по развитию производительных сил Восточной Сибири говорилось, что в Ангаро-Енисейском регионе начато формирование нового высокоэффективного индустриального района СССР, проект которого уже практически разработан и начато его претворение в жизнь. Задача лишь в планомерном и рациональном управлении процессом, правильной расстановке акцентов экономической политики, своевременном конкретном проектировании и строительстве предприятий будущего комплекса.

На конференции в очередной раз была представлена концепция хозяйственного развития Ангаро-Енисейского региона. В отличие от предыдущих разработок проект содержал и много нового. К этому времени изучение природных и минерально-сырьевых ресурсов дало немало открытий, которые позволяли иначе выстроить схему развития не только территорий бассейнов рек Ангары и Енисея, но всей восточной части СССР. Так, в 1940-е – 1950-е гг. в Восточной Сибири выявлены новые крупные угольные бассейны, целые железорудные районы, неисчерпаемые запасы сырья для алюминиевой промышленности. В этот период на Ангаре открыто Горевское крупнейшее в мире месторождение полиметаллических руд, магнетитов, фосфоритов, каменной соли, редкоземельных элементов и других полезных ископаемых, что в целом позволяло наметить новые направления решения Ангаро-Енисейской проблемы.

Основу проекта по-прежнему составляла гидроэнергетика. С учетом уникальных природных возможностей рек Енисея и Ангары проектировщики, как и в прошлые годы, намечали строительство нескольких десятков

гидроэлектростанций по всему течению. Вместе с тем к концу 1950-х гг. в условиях богатства угольных ресурсов более пристально стали рассматриваться возможности строительства в регионе теплоэлектростанций.

Наиболее реальным для освоения в ближайшие десятилетия оценивался Канско-Ачинский угольный бассейн, находящийся в благоприятных природно-климатических и экономико-географических условиях Сибири. Здесь в конце 1950-х гг. было открыто Березовское месторождение каменного угля с толщиной пластов до 70 м. Разведочные работы показали его совершенную уникальность. Неглубокое залегание мощнейших пластов позволяло вести здесь добычу наиболее эффективным открытым способом в больших размерах. Чрезвычайно благоприятные горно-технические и экономические условия для строительства крупных разрезов были и на других месторождениях Канско-Ачинского бассейна, общие геологические запасы которого в пределах глубины 600 метров в этот период оценивались примерно в 600 млрд. тонн.³⁴

Идея создания мощного топливно-энергетического комплекса в южной части Ангаро-Енисейского региона нашла отражение в докладах и решениях конференции по развитию производительных сил Восточной Сибири в 1958 г. В выступлениях председателя Оргкомитета конференции академика Бардина И.П., академика Немчинова В.С., представителя Госплана РСФСР Графова Л.Е., первого секретаря Красноярского крайкома КПСС Кокарева А.А. Канско-Ачинский бассейн рассматривался как высокоэффективная база для крупного энергетического строительства, имеющего значение для развития производительных сил не только Восточной Сибири, но и всей страны³⁵.

В основных докладах по топливно-энергетическим проблемам чл.-корреспондента АН СССР Вейца В.И. и профессора Пробста А.Е. говорилось, что канско-ачинские угли необходимо ввести в ближайшее время в народно-хозяйственный оборот, развивая именно в Сибири топливоёмкие и энергоёмкие производства. В материалах конференции уже рассматривался конкретный проект строительства группы теплоэлектростанций на крупнейших месторождениях бассейна: Назаровском, Иршинском, Бородинском, Итатском. Это прозвучало в решениях конференции и было рекомендовано в семилетний план развития народного хозяйства³⁶.

Однако рекомендации конференции 1958 г. о развитии производительных сил Ангаро-Енисейского региона были учтены лишь отчасти. В Канско-Ачинском бассейне к концу семилетки функционировали лишь два относительно крупных разреза Назаровский и Ирша-Бородинский с перспективой увеличения их мощности в дальнейшем примерно в два раза, заканчивалось строительство Назаровской ГРЭС с проектной мощностью в 1,4 млн. кВт. Проектанты угледобывающих и энергетических предприятий столкнулись с необходимостью решения сложнейших технических и

особенно экологических проблем в условиях сооружения мощных предприятий крупнейшего в мире топливно-энергетического комплекса.

Дальнейшее проектирование и сооружение предприятий КАТЭКа развивалось противоречиво. Под давлением различных факторов и обстоятельств не была осуществлена намечавшаяся схема грандиозного освоения Канско-Ачинского бассейна, но даже те предприятия, что были построены, внесли весомый вклад в социально-экономическое развитие как южной части Ангаро-Енисейского региона, так и других районов Сибири. Энергия, полученная из канско-ачинского угля, активно используется и в настоящее время в Кемеровской, Новосибирской, Иркутской областях, Алтайском крае. На канско-ачинском угле работают десятки ГРЭС и районных теплоэлектроцентралей, хотя планировавшихся масштабов в добыче и использовании канско-ачинского угля достичь не удалось.

В 1960–1970-е гг. специалисты не раз пытались рассчитать основы сбалансированности в Ангаро-Енисейском регионе с точки зрения развития как производственной так и социальной инфраструктуры. В Сибири в этот период ведущая роль в изучении данного направления развития региона принадлежала Институту экономики и организации промышленного производства (ИЭиОПП) СО АН СССР. В г. Красноярске существовала с 1959 г. экономическая лаборатория как подразделение этого института. Позже в 1968 г. в Иркутске был открыт отдел региональной экономики и размещения производительных сил Восточной Сибири, в Кызыле с 1974 г. действовала Тувинская экономическая лаборатория.

С привлечением большого количества других научно-исследовательских и проектных организаций общесоюзных и региональных в эти годы удалось выполнить огромный объем работ по техническому и социально-экономическому проектированию развития Ангаро-Енисейского региона. Территориально он был обозначен в административных рамках Красноярского края, Иркутской области и Тувинской АССР с общей площадью около 3,4 млн. кв. м, что составляло примерно 1/5 территории Российской Федерации. Генеральная схема развития производительных сил Ангаро-Енисейского региона на период 1971–1980-е гг. рассматривалась и обсуждалась на конференции по развитию производительных сил Сибири в 1969 г.³⁷.

Определяющими идеями в концепции социально-экономического развития Ангаро-Енисейского региона в этот период как и ранее были задачи организации и функционирования крупных энергопромышленных комплексов с позиций их сугубо экономической целесообразности и введения в хозяйственный оборот как можно большего количества ресурсов. Социальные проблемы более пристально стали рассматриваться в 1970-е гг. Новые подходы наметились в рамках разработки научной теории формирования территориально-производственных комплексов (ТПК) Сибири в

ИЭиОП СО АН СССР под руководством М.К. Бандмана. Согласно этой теории социально-экономическое проектирование с целью достижения наивысших результатов должно идти комплексно, обязательно с учетом всех принципов развития территории: не только экономических, но и социально-демографических и природно-климатических. Экономический эффект ТПК, в отличие от отраслевых систем, получается именно за счет сбалансированного развития производственной и социальной инфраструктуры, комплексного использования природных и трудовых ресурсов. Следовательно, ТПК является наиболее эффективной пространственной формой организации производительных сил, в которой могут реализоваться преимущества специализации, кооперирования, комбинирования всех элементов хозяйства, рационального использования всех ресурсов и охраны среды, организации жизни населения и управления³⁸.

Согласно теории ТПК в Ангаро-Енисейском регионе предлагалось определить систему комплексов, через которую и вести перспективное и текущее планирование и управление социально-экономическим развитием. В какой-то степени удалось претворить в жизнь данные рекомендации ученых. В целом ряде правительственных документов зафиксированы поручения ведомствам рассматривать проблемы в рамках намеченных в Ангаро-Енисейском регионе комплексов Братско-Усть-Илимского, Центрально-Красноярского, Саянского, Канско-Ачинского, Нижне-Ангарского и др.

Чтобы облегчить управление процессами создания территориально-производственных комплексов и промышленных узлов и как-то увязать индустриальное строительство с развитием новых и уже существующих населенных пунктов ученые предлагали всю территорию региона разделить на четыре зоны в соответствии с природно-климатическими условиями, специализацией и уровнем развития хозяйства, особенностями в условиях проживания населения и пр. с тем, чтобы обеспечить дифференцированный подход в методах создания социальной и производственной инфраструктуры, в обеспечении экономических стимулов привлечения и закрепления кадров, в проведении специальной технической политики, а также территориальной организации производства³⁹.

К первой (центральной) зоне в Ангаро-Енисейском регионе проектанты предлагали отнести наиболее развитые в социально-экономическом отношении территории, примыкающие к Транссибирской магистрали и юг Красноярского края. Здесь в 1970-е гг. сосредотачивалась основная часть (примерно 3/4) всего промышленного производства региона и численности занятых в промышленности. Главной перспективной задачей на ближайшее десятилетие намечалось создание КАТЭКа, на базе энергетики которого возможно дальнейшее развитие хозяйства территории и дальнейшее создание здесь энергоемких и трудоемких отраслей машиностроения,

электрохимии, квалифицированной деревообработки и строительной индустрии, а также широкого спектра предприятий, производящих товары народного потребления.

Вторая зона – это районы Ближнего Севера Ангаро-Енисейского региона, примыкающие к западному участку Байкало-Амурской и будущей Северо-Сибирской магистрали. Здесь уже активно функционировали предприятия Братско-Усть-Илимского ТПК, производилось около 15 % промышленной продукции, была занята примерно такая же часть промышленно-производственного персонала в регионе. На будущее здесь планировалось ускоренное развитие энергоемких производств цветной и черной металлургии, химической и лесохимической промышленности на базе дальнейшего энергетического строительства, интенсивный рост заготовок древесины и производства продукции целлюлозно-бумажной промышленности, возрастание масштабов горнодобычи. Необходимо предусмотреть здесь развитие трудосберегающих технологий и расширение транспортного строительства.

К третьей зоне предложено отнести районы Крайнего Севера Красноярского края и Иркутской области, выпуск продукции которых составлял 9,7 % от объема производства в регионе, а численность занятых – 7,9 %. Для этих районов целесообразна пока специализация в хозяйственном развитии. Главную роль в перспективе здесь по-прежнему будет играть добыча и первичная переработка дефицитных полезных ископаемых. Расширение производства потребует значительных затрат на развитие транспорта и социальной сферы. Поэтому прирост промышленно-производственного персонала должен быть минимальным.

Четвертым районом определялся самый юг Иркутской области, её юго-западное Присяянье и Тувинская АССР. Здесь, несмотря на южное положение территории, наблюдался крайне низкий уровень промышленного и вообще хозяйственного развития. Специалисты предлагали сделать этот район в ближайшее десятилетие районом ускоренного аграрного развития. В то же время интенсивно изучать его природные ресурсы и в значительных масштабах вести транспортное строительство. Особенно в Тувинской АССР предлагалось запланировать ускоренное развитие высокоразвитого аграрно-индустриального комплекса, масштабное проведение геологоразведочных работ при рациональном сочетании поисковых исследований с концентрацией средств на наиболее эффективных для промышленного использования месторождениях, развитие лесной и легкой промышленности, дальнейшее укрепление топливно-энергетической базы и строительной индустрии.

Таким образом, ученые и специалисты предлагали подробные планы эффективного социально-экономического развития Ангаро-Енисейского региона с учетом последовательного вовлечения в хозяйственный оборот

природных ресурсов территории, планомерного создания территориально-производственных и социально-демографических образований, а также рационального взаимодействия между ними как в рамках Ангаро-Енисейского региона, так и других районов Сибири и Дальнего Востока. Однако теоретические рассуждения не легко претворялись в практику. Создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса отвлекло большое количество разнообразных ресурсов. Строительство новых предприятий в Ангаро-Енисейском районе испытывало трудности, сокращались планировавшиеся капитальные вложения в развитие региона. Если Братский комплекс предприятий: ГЭС, Алюминиевый завод, Лесопромышленный комплекс строились достаточно быстро, то в Усть-Илимске строительство замедлилось. Медленно разворачивалось строительная база, нарушались сроки финансирования сооружения Усть-Илимской ГЭС и комплекса предприятий. Вместе с тем в целом запущенный механизм сработал результативно. К 1980 г. в Среднем Приангарье сформировался мощный Братско-Усть-Илимский территориально-производственный комплекс. В его состав входило около 70 крупных предприятий и объединений. В Иркутской области его удельный вес в общем объеме валовой промышленной продукции составлял более 30 %, в то время как в 1950 – всего 2,2 %, в 1960 – 7,3 %. В конце 1970-х гг. здесь производилось 5 % электроэнергии, около 8 % целлюлозы, 6 % картона, 8 % железной руды, 3 % деловой древесины страны⁴⁰.

В 1970-е гг. наиболее активное воплощение намеченных планов наблюдалось в Красноярском крае. Здесь в рамках разработки и реализации десятилетних комплексных программ удалось значительно продвинуться по пути решения Ангаро-Енисейской проблемы. Разрабатываемый уже в течение десятилетий проект подвергся существенному пересмотру и модификации, но в целом его главная стратегическая цель социально-экономического развития территории была достигнута в значительной степени.

Вокруг базового энергетического объекта Красноярской ГЭС сформировался мощный, в основном индустриальной направленности, Центрально-Красноярский территориально-производственный комплекс. Его основу составили предприятия цветной металлургии, машиностроения, химии и лесохимии, деревообработки и гидролиза. На юге Красноярского края вокруг самой мощной ГЭС Енисейского каскада Саяно-Шушенской создавался Саянский ТПК, одним из первых предприятий которого стал Саянский алюминиевый завод, успешно функционирующий и в настоящее время в условиях рыночной экономики. Планы же создания здесь крупнейшего в стране центра наукоемкого машиностроения, электротехники и электроники не осуществились.

В Приенисейском Заполярье на базе электроэнергии самой северной в мире Усть-Хантайской ГЭС продолжилось формирование Норильского ТПК, первое предприятие которого Норильский никелевый комбинат активно функционировал уже в военные и первые послевоенные годы. Новый импульс его развития связан с открытием в 1960 г. в долине реки Талнах крупного полиметаллического месторождения, на минерально-сырьевой базе которого создан целый комплекс новых предприятий: рудники, обогатительная фабрика, энергетическая и транспортная инфраструктура. В годы десятой пятилетки построен Надеждинский металлургический завод, как вторая очередь Норильского комбината. По параметрам 1980-х гг. это было высокорентабельное предприятие, технология которого отвечала последним достижениям мирового научно-технического прогресса⁴¹.

В 1970-е гг. в крае одновременно строились десятки крупнейших не только в стране, но и в мире предприятий. Среди них Саяно-Шушенская и Богучанская ГЭС, Абаканский вагоностроительный комплекс, заводы цветной металлургии, Ачинские глиноземный и нефтеперерабатывающий, Красноярский «Сиволокно» и др. Объем промышленного производства по сравнению с предыдущим десятилетием увеличился в 2,3 раза, производительность труда – в 1,6 раза⁴².

В 1980-е в Красноярском крае, как и в целом по стране, темпы социально-экономического роста стали снижаться. Хотя региональные руководители казалось бы принимали усилия по стабилизации и улучшению положения, но остановить начавшийся в СССР кризис административно-распределительной системы и в целом власти они были не в силах. Пятилетка 1981–1985 гг. по многим показателям, в том числе по строительству промышленных объектов и социальной сферы, не была выполнена. Особенно трудное положение сложилось в районах интенсивного индустриального строительства. На заседаниях крайкома и крайисполкома неоднократно отмечалось, что диспропорции в промышленной и социальной политике не способствуют эффективному развитию края, ставят под угрозу срыва намеченные планы, сдерживается формирование КАТЭКа, строительство Богучанской ГЭС и Кодинского промышленного узла, Саянского ТПК и т.д. Сформированная в 1970-е гг. строительная база уже не отвечает современным требованиям как по техническому уровню, так и по объемам производства строительных работ⁴³.

Сложившаяся обстановка по инициативе крайкома КПСС рассматривалась на заседании Госплана СССР и в ЦК КПСС в марте 1986 г., однако в пятилетний план не было внесено изменений. Более того, в развитии отраслей строительной индустрии было запланировано даже снижение производства. Капитальные вложения в строительство объектов непродушенной сферы рассчитывались по ставке не более 19 % от общего объема (в предыдущей пятилетке 25 %)⁴⁴.

Краевые руководители упорно требовали перераспределения капитальных вложений в пользу социальной сферы. В августе 1986 г. в Красноярский край выехала бригада Госплана СССР. В результате работы в крае и проведенного совещания с представительством ученых и крупных хозяйственных руководителей родился документ «Схема развития производительных сил Красноярского края в перспективе до 2000 г.», где в основном правильно расставлялись нужные в социально-экономической политике акценты. В первую очередь ставилась задача создания нормальных по современным меркам условий жизни людей, развития социальной сферы. С привлечением ученых и плановых работников подготовлены подробные планы мероприятий по увеличению производства строительных материалов, товаров народного потребления, развитию аграрного сектора и легкой промышленности, транспортных коммуникаций и т.п.⁴⁵.

В этот период разрабатывался Закон о социалистическом государственном предприятии, в связи с чем много говорилось о повышении интенсификации производства, использовании внутренних резервов, о самофинансировании и хозрасчете в пользу трудовых коллективов. Однако многое из обсуждаемых вопросов оставалось на бумаге. Реальные дела решались крайне медленно, забалтывались на уровне многочисленных согласований между ведомствами и министерствами. Общественно-политическая обстановка в стране 1980-х гг. не могла не отразиться на решении конкретных социально-экономических вопросов. Одни и те же проблемы в этот период наблюдались во всех сибирских регионах.

Вместе с тем нельзя не отметить, что в целом решение Ангаро-Енисейской проблемы было грандиозным достижением. Оно коренным образом изменило жизнь огромного региона. Из преимущественно сельскохозяйственного и промыслового он превратился в высокоразвитый индустриальный со всеми вытекающими из этого последствиями. К 1980 г здесь обеспечивалось 10 % всесоюзного производства электроэнергии, 16 % целлюлозы и вывозки древесины, 8,5 % добычи угля. Значительным был удельный вес Ангаро-Енисейского региона в производстве цветных металлов, продукции химической и лесохимической промышленности, рудных концентратов и т.д.⁴⁶.

На базе реализации энергетической части Ангаро-Енисейской программы сформировались и развились совершенно новые отрасли промышленности, без которых просто не мыслится современное производство. В первую очередь это касается возникновения алюминиевой промышленности. Вопросы размещения алюминиевых заводов в богатых энергетическими ресурсами районах Сибири рассматривались в 1930–1940-е гг., однако к 1950 г. работал только Новокузнецкий завод. Активное проектирование других началось позже с постройкой первых мощных гидроэлектростанций и открытием в Сибири крупных месторождений нефелинов – сырья

для производства алюминия. Каждая из трех первых ангаро-енисейских ГЭС Иркутская, Красноярская и Братская явилась энергетическим сердцем мощных предприятий по производству алюминия. В 1962 г. был введен в эксплуатацию Иркутский алюминиевый завод, в 1964 г. выдал первые слитки Красноярский, а в 1966 г. – Братский⁴⁷.

Первое время сырьевой базой сибирских алюминиевых заводов служил глинозем, поставляемый из европейской части страны, Урала и Казахстана. Дешевизна электроэнергии Сибири делало экономически вполне оправданной транспортировку глинозема за тысячи километров, но наибольший эффект был достигнут при организации комплексной переработки местного сибирского сырья. В начале 1970-х гг. в Красноярском крае заработал настоящий алюминиевый конвейер, включающий весь производственный цикл по получению алюминия: от добычи сырья до выплавки металла и его последующей переработки. Начало конвейера было в отрогах Кузнецкого Алатау, где были построены Кия-Шалтырский и Ужурский нефелиновые рудники. В Ачинске построен глиноземный комбинат, комплексно перерабатывающий нефелиносодержащие породы с получением кроме основного продукта глинозема, тысяч тонн цемента, соды, поташа, калийных удобрений. Завершался конвейер на Красноярском металлургическом заводе, где осуществлялась переработка первичного металла, полученного на алюминиевом заводе

Достаточно рентабельно в эти годы работали Иркутский и Братский алюминиевые заводы, построенный позже Саянский вблизи Саяно-Шушенской ГЭС. Планировалось еще несколько. По крайней мере, конкретное проектирование велось по строительству Усть-Илимского и Богучанского алюминиевых заводов. Однако реализовать эти проектные решения пока не удалось

Важнейшими отраслями Ангаро-Енисейского региона стали энергоемкая химическая и лесохимическая промышленность. Красноярский завод синтетического каучука введен в эксплуатацию в 1952 г. С развитием энергетической базы стал крупнейшим предприятием в отрасли по выпуску каучуков специального назначения. Позже были построены шинный завод, «Химволокно» и «Сибволокно», завод медицинских препаратов, Черногорский завод асбестовых технических изделий.

Активно развивались предприятия глубокой переработки древесины гидролизные и биохимические заводы, мощные целлюлозно-бумажные комбинаты. Два из них уникальные построены в Братске и Усть-Илимске. Они проектировались и строились как крупнейшие в мире лесоперерабатывающие комплексы с крайне высокой степенью использования древесины, глубокой химической и механической переработкой лесных материалов.

Индустриальное развитие сопровождалось интенсивными урбанистическими изменениями. Так, в 1955 г. с началом строительства городское

население на территории Братско-Усть-Илимского ТПК составляло лишь 18,3 %, в 1961 г. – уже 66 %. По переписи 1979 г. доля его составляла 82 % против 78 по Иркутской области и 62 % по СССР⁴⁸. В Красноярском крае в начале 1980-х гг. доля городского населения была также высокой 70 % при 64,4 % в среднем по СССР, что могло служить своеобразным «барометром» индустриализации и модернизационных процессов на территории Ангаро-Енисейского региона. За годы его индустриального освоения появились десятки новых городов и рабочих поселков, в которых наблюдался стремительный рост населения с разворотом энергетического и промышленного строительства. Так, численность населения Братска с 1955 по 1965 гг. увеличилась в 12 раз, Железногорска – Илимского с 1959 по 1965 гг. – в 7 раз, а Усть-Илимска с 1967 по 1977 гг. – в 14 раз.⁴⁹

Вместе с тем, с началом активного индустриального развития повсеместно снижалась численность и доля сельского населения, особенно в наиболее населенных и обжитых районах Ангаро-Енисейского бассейна. Так, за 1971–1975 гг. произошло сокращение численности населения в сельских районах КАТЭКа на 18,4 %. За этот же период уменьшилась численность сельских жителей во всех районах Саянского ТПК от 9,8 % до 20,2 %. В начале 1985 г. 76,2 % населения Саянского и 75,0 % Канско-Ачинского комплексов проживало в городских поселениях⁵⁰.

Районы активного индустриального строительства отличались как высоким естественным приростом, так и значительными миграционными потоками, что в качестве результирующего показателя давало в итоге численность населения, которая в Ангаро-Енисейском регионе неуклонно росла.

Реализация Ангаро-Енисейского проекта, создание десятков крупнейших энергетических и промышленных предприятий, строительных организаций сопровождалось формированием многотысячных трудовых коллективов с достаточно высоким квалификационным и образовательным уровнем членов и высокой их трудовой и социальной активностью, которые смогли преобразовать в целом мало освоенный край, превратить его в район развитой промышленности, мощной энергетики и строительной индустрии.

3. КАТЭК.

Идея формирования крупного топливно-энергетического комплекса на базе месторождений Канско-Ачинского угольного бассейна возникла в 1950-е гг. Вначале она рассматривалась в рамках Ангаро-Енисейского проекта, но затем предполагаемый объем использования богатейших угольных месторождений, планируемая мощность предприятий, масштабы возможного экономического, социального и экологического воздействия

проектируемого комплекса определили автономию проекта. К началу 1980-х гг. создание Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса (КАТЭКа) оценивалось как крупная социально-экономическая программа СССР.

Первые идеи о широком и комплексном применении канско-ачинского угля, которые привели в последствие к созданию КАТЭКа, высказывались в 1930-е гг., когда в рамках индустриализации и модернизации Сибири и всей страны, намечались грандиозные планы освоения природных богатств, строительства предприятий и новых городов. Этот начальный этап имел большое значение в последующей истории проектирования топливно-энергетического комплекса. В результате его была поставлена задача, начаты изыскания, которые определили основные возможные направления использования канско-ачинского угля в народном хозяйстве. К концу 1930-х гг. на геологических картах Сибири вместо отдельных месторождений появился единый Канско-Ачинский бассейн с миллиардными запасами угля⁵¹.

В начале Великой Отечественной войны с временной потерей Донецкого и Подмосковского угольных бассейнов стал ощущаться острый недостаток топлива в стране. Решающее значение приобрела добыча его в восточных районах. В Сибирь были эвакуированы сотни промышленных предприятий. Кузбасс, став основной топливной базой, не мог снабжать своим углем всю обширную сибирскую территорию, Урал и Европейскую часть страны. Поэтому встала жизненно важная задача поисков новых месторождений топлива на местах.

В этой связи богатые энергетические запасы Канско-Ачинского бассейна стали оцениваться очень высоко. Они позволяли решить проблему топлива в районах Сибири и сохранить для металлургии и химической промышленности коксующиеся каменные угли Кузнецкого, Минусинского и Черемховского бассейнов. Кроме того, было определено, что условия залегания канско-ачинского угля позволяют применять при его добыче более эффективные открытые способы разработки месторождений полезных ископаемых. Красноярский крайком ВКП(б) принял ряд оперативных решений по созданию новых топливных предприятий, но строительство шахт и разрезов было крайне затруднено из-за слабой изученности запасов. К 1941 г. разведочные работы были проведены только на 1/5 известных месторождений⁵².

Геологи и изыскатели мобилизовывали все силы и возможности для эффективной работы. В целях экономии времени и средств в подготовке полей для будущих предприятий наряду с изучением месторождений параллельно решались вопросы транспортировки угля, максимального сокращения перевозок. Одновременно изучались химико-технологические и физические свойства угля с точки зрения его наиболее полного использо-

вания не только как топлива, но и как сырья для химической промышленности.

Результатом поисковых и разведочных работ в 1941–1945 гг. явилось значительное увеличение добычи угля в Канско-Ачинском бассейне. Кроме того, положено начало изучению его свойств в качестве сырья для химической промышленности и производства жидкого и газообразного топлива. Правда, в военные годы подробно изучить и создать проекты комплексного освоения удалось лишь применительно к отдельным, наиболее изученным месторождениям. Так, по проекту, разработанному в тресте «Востсибуглеразведка» под руководством Ф.А. Бочковского, предлагалось наряду со строительством разреза «Бородинский» построить в едином комплексе завод по производству жидкого топлива, мощную электростанцию, работающую на отходах после перегонки угля и брикетную фабрику. Подобный комплекс производств планировалось организовать и на Назаровском месторождении⁵³.

В послевоенные годы изыскания в Канско-Ачинском бассейне активизировались. В 1950-е гг., когда с ускорением движения индустрии в восточные районы страны развернулось исследование сырьевых и энергетических возможностей Сибири, стали регулярными экспедиции по изучению производительных сил различных сибирских регионов. В 1952–1954 гг. более интенсивно, чем в предшествующие годы, исследовался Красноярский край, а с 1955 г. решением Президиума АН СССР была организована Красноярская комплексная экспедиция, которой в 1955–1959 гг. был выполнен большой объем исследовательских работ по проблемам развития важнейших отраслей народного хозяйства края: промышленности, энергетики и транспорта.

Наибольший интерес в этот период представляло Итатское месторождение в западной части Канско-Ачинского бассейна (Кемеровская область). Относительно изученный и находящийся в благоприятных географических условиях этот участок с мощными пластами угля специалисты считали готовым для освоения. Здесь планировалось строительство нескольких разрезов мощностью около 3 млн. т добычи угля в год, электростанций и создание на их основе Западно-Сибирского территориально-производственного комплекса с целым спектром энергоемких производств⁵⁴.

О начале разработки Итатского месторождения было записано в директивах XX съезда КПСС, говорилось на конференции по развитию производительных сил Восточной Сибири, проходившей в 1958 г. в г. Иркутске⁵⁵. Общий проект топливно-энергетического комплекса в Канско-Ачинском угольном бассейне в это время представлял собой план создания мощных угледобывающих и энергетических предприятий применительно к отдельным месторождениям. Частично его удалось реализовать. В 1950–

1951 г. закончилось строительство первых разрезов Назаровского и Бородинского. В середине 1950-х гг. приступили к строительству Назаровской ГРЭС. На углях Иршинского и Бородинского месторождений строилась мощная электростанция в закрытом городе Красноярске-45. Проектировщики предприятий в поисках направлений комплексного использования угля столкнулись с необходимостью решения сложнейших технических и экологических проблем.

В 1960-е гг. в связи с развитием и укреплением сети сибирских научных учреждений произошло расширение фронта исследований в области изучения производительных сил региона. Начался новый этап в изучении и проектировании КАТЭКа. Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы выполняли десятки институтов, среди которых появилось немало сибирских: Сибирский энергетический институт в г. Иркутске, институты СО АН СССР в г. Красноярске и Новосибирске, отраслевые институты и их отделения в городах Томске, Красноярске, Новосибирске.

В 1962 г. Государственный Комитет Совета Министров СССР по топливной промышленности составил для представления в правительство проектные материалы по строительству четырех мощных угольных разрезов в восточных районах страны с общей производственной мощностью 165 млн. т угля в год. Один из них предполагалось построить в Экибастузском бассейне в Казахстане, а три других – в Канско-Ачинском бассейне. В том числе: Итатский-1 в Кемеровской области мощностью 60 млн. т угля в год; Ирша-Бородинский-2 – 42 млн. т и Назаровский-2 – 18 млн. т в Красноярском крае. В проектных материалах отмечалось, что по своей мощности разрезы не имеют аналогов в мировой практике. Запроектированные капитальные вложения составляли гораздо меньшую сумму, чем предусмотренные для строительства предприятий менее мощных для добычи такого же количества угля. Так, было подсчитано, что для строительства 4-х угольных разрезов мощностью 165 млн. т угля в год требуется 400 млн. руб. капитальных вложений, а для 11 предприятий такой же мощности – 654 млн. руб. Удельные капитальные вложения на 1 т добытого угля в первом случае составят в 10 раз меньшую величину, чем при подземной добыче⁵⁶.

Топливная часть комплекса оформилась в общих чертах к 1964 г. Госкомитетом по топливной промышленности при правительстве и Госплане СССР было рассмотрено и одобрено технико-экономическое обоснование основных направлений развития всего Канско-Ачинского бассейна, по которому определялась возможность строительства 52 угледобывающих разрезов общей мощностью 1 млрд. т в год. В том числе строительство 9 первоочередных намечалось на ближайшие годы⁵⁷.

Одновременно институтом Теплоэлектропроект и его Томским отделением усиленно прорабатывались вопросы проектирования энергетической

части комплекса. Была выявлена принципиальная возможность создания в западной части бассейна 10 ГРЭС мощностью 4 млн. кВт каждая. Просчитывалась также экономическая целесообразность использования канско-ачинского угля на теплоэлектростанциях в более отдаленных районах Сибири и Дальнего Востока

В 1963 г. Государственная экспертная комиссия Госплана СССР рассмотрела «Технико-экономическое обоснование выбора пункта строительства ГРЭС в районе Итатско-Боготольского месторождения Канско-Ачинского бассейна». Одобрив в основном энергетическую часть проекта, экспертная комиссия постановила, что выбор участка для строительства ГРЭС и разреза в намеченном районе затруднен «вследствие неодинаковой и недостаточной разведанности этого участка бассейна»⁵⁸.

В начале 1960-х гг. внимание специалистов, занимающихся проблемами КАТЭКа, привлекло вновь открытое месторождение Канско-Ачинского бассейна – Березовское. С ним стали связывать начало масштабного освоения богатых угольных ресурсов. В феврале 1966 г. на заседании секции открытой разработки угля Научно-технического совета Министерства угольной промышленности СССР под председательством академика Мельникова Н.В. был рассмотрен первый проект Березовского угольного разреза мощностью 55 млн. т угля в год, выполненный Ленинградским Институтом Гипрошахт. В это же время было начато проектирование недалеко от разреза ГРЭС и нового города угольщиков и энергетиков Белозерска⁵⁹.

Не смотря на относительную готовность проектов и доказанную эффективность создания топливно-энергетического комплекса в Канско-Ачинском бассейне, строительные работы здесь не были внесены в план восьмой пятилетки. Не было начато строительство новых предприятий и в девятой. Весь прирост добычи угля в 1965–1975 гг. был получен в результате реконструкции и увеличения мощности уже существующих Назаровского и Бородинского разрезов.

Наращивание добычи угля в более значительных размерах сдерживалось медленной подготовкой его потребителей. Если топливная часть проекта комплекса была в относительной готовности, то проектирование энергетической части отставало. Трудно решались проблемы обогащения угля, его коксования, производства жидкого топлива и передачи электроэнергии на дальние расстояния. Развитие ядерной и гидроэнергетики, рост добычи нефти и газа в Западной Сибири позволили в 1960-е – начале 1970-х гг. решить ряд энергетических проблем. Это в свою очередь снизило интерес к созданию КАТЭКа, замедлило изыскания по его проблемам. Планы проектных работ в этот период по строительству предприятий комплекса снизились примерно в половину⁶⁰.

Ситуация изменилась лишь во второй половине 1970-х гг. На XXV съезде КПСС снова была поставлена задача ускоренного развития уголь-

ной промышленности и увеличении доли угля в топливно-энергетическом балансе страны. Это оказало стимулирующее воздействие на разработку проблем, связанных с созданием КАТЭКа. Снова стали активно изучаться вопросы комплексного использования канско-ачинского угля в народном хозяйстве. Большой объем исследований и проектных решений был выполнен по энерготехнологической переработке угля. Ведущую роль в этой работе сыграл Энергетический Институт Министерства Энергетики и Электрификации СССР им. Г.М. Кржижановского. Здесь под руководством чл.-корреспондента АН СССР З.Ф. Чуханова был разработан метод комплексной энерготехнологической переработки канско-ачинского угля одновременно с получением топлива и сырья для химической промышленности. В результате научно-исследовательских и опытных работ, начатых институтом еще в 1950-е гг., родились идеи энерготехнологических установок, на основе которых разработан проект крупного энерготехнологического комбината, объединяющего в себе добычу угля, его транспортировку и переработку с получением электроэнергии, жидкого топлива и различного химико-технологического сырья⁶¹.

Под руководством специалистов Московского института полезных ископаемых были достигнуты успехи в изыскании методов облагораживания канско-ачинского угля, получении из него топлива с высокой теплотворной способностью. Этот процесс был освоен не только на опытно-промышленных установках, производительностью до 10 т угля в час, но и разработан проект более мощной установки на Бородинском месторождении. Благоприятные результаты были достигнуты в разработке технологии получения жидкого топлива из канско-ачинского угля, открыт метод выделения из угля жидких горючих продуктов, масса которых достигает 80–85 % от органической массы взятого сырья⁶².

Наибольший эффект в изучении и проектировании КАТЭКа был достигнут в конце 1970-х гг., когда основную часть научных изысканий по различным проблемам КАТЭКа стали вести сибирские научно-исследовательские институты и проектные организации. Программа «Угли Канско-Ачинского бассейна» органически вошла в сформулированную Сибирским Отделением АН СССР крупномасштабную программу научных исследований и разработок по комплексному освоению природных ресурсов и развитию производительных сил Сибири, широко известной под названием программы «Сибирь».

В постановлении ЦК КПСС о деятельности Сибирского отделения Академии наук СССР (январь, 1977), определяющем документе при разработке и финансировании программы, среди первостепенных задач ученых были указаны вопросы, связанные с изучением использования в народном хозяйстве месторождений угля Канско-Ачинского бассейна⁶³. Поэтому в рамках суперпрограммы «Сибирь» был определен специальный блок за-

дач, целью которого было научное обеспечение ускоренного создания топливно-энергетического комплекса.

В рамках программы «Сибирь» ускорилось решение поставленных задач по формированию КАТЭКа. В исторически короткий срок (1978–1983) получены значительные результаты в создании новейших типов оборудования и машин для разрезов, в химической переработке угля, в решении экологической и социальной проблем. Исследования и разработки вписались в народно-хозяйственные планы, куда создание КАТЭКа вошло как необходимое звено в реализации Энергетической программы СССР. В городах Новосибирске, Кемерово, Красноярске создавался ряд новых институтов и лабораторий для решения научно-исследовательских и проектно-конструкторских вопросов формирования Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса.

Генеральным проектировщиком топливной части комплекса и координатором всех проектных работ по созданию КАТЭКа был назначен коллектив Новосибирского института «Сибгипрошахт». В короткий срок под руководством ведущих специалистов института В.И. Ческидова и А.Д. Духнова были изучены достигнутые результаты и на основе новейших научных и проектных изысканий составлено технико-экономическое обоснование перспективного развития Канско-Ачинского бассейна⁶⁴.

Одновременно Всесоюзным Институтом «Теплоэлектропроект» и его отделениями, главным образом Сибирским в г. Томске, разрабатывалась энергетическая часть комплекса. В представленном в 1979 г. общем проекте создание КАТЭКа намечалось в две очереди. До 1990 г. предусматривалось строительство и ввод в эксплуатацию 4–6 ГРЭС общей мощностью 20–32 млн. кВт, 5–7 угольных разрезов суммарной годовой производительностью 260–320 млн. т, ввод головных установок по переработке угля, первоочередных объектов строительной и ремонтной баз, инженерных сетей и транспортных коммуникаций, жилищно-бытового строительства и пр. Ввод объектов первой очереди строительства предусматривал обеспечение электроэнергией и теплом, в основном районов Сибири.

Вторая очередь предусматривала после 1990 г. ввод дополнительных мощностей тепловых электростанций и угольных разрезов, строительства предприятий по переработке угля. Ввод объектов второй очереди предусматривал не только обеспечение нужд сибирской промышленности, но и передачу топлива и электроэнергии на Урал, в Европейскую часть и другие районы страны. К 1980 г. институтами «Сибгипрошахт» и «Теплоэлектропроект» с привлечением других проектно-изыскательских организаций разработано уточненное технико-экономическое обоснование строительства КАТЭКа, которое стало основой для разработки планов создания крупнейшего в мире топливно-энергетического комплекса в 1980-е гг.

Во второй половине 1970-х гг. впервые в практике проектирования КАТЭКа большой комплекс исследовательских работ был выполнен по проблемам, связанным с охраной окружающей среды на территории расположения КАТЭКа. Она наиболее населена и развита в хозяйственном отношении среди районов Красноярского края. На площади, не превышающей семи процентов площади края, проживает 60 % населения и производится 65 % общего объема промышленной продукции. Здесь сосредоточена значительная часть посевных площадей зерновых культур не только Красноярского края, но и всей Восточной Сибири. Только в районе Причулымья сконцентрировано 26 % сельскохозяйственных угодий.

Институтом географии Сибири и Дальнего Востока (г. Иркутск) в результате многолетних наблюдений и исследований были выявлены на территории Назаровской котловины, где находились ГРЭС и угольный разрез, негативные изменения в химическом и биологическом составе почвы и воды, загрязненность воздушного бассейна летучими веществами, образующимися в результате сжигания угля. Было установлено, что дымовые выбросы ГРЭС, содержащие золу, сернистый ангидрид, окислы азота, отрицательно влияют на растительный покров окружающей территории. В результате деятельности предприятия повышается температура воды в водоемах, куда сбрасываются сточные воды ГРЭС.

Предприятием вынужденно проводились природоохранные мероприятия, направленные на увеличение эффективности золоулавливающих фильтров и усовершенствование технологии сжигания угля в топках, которая снижала образование вредных окислов. До 1975 г. в смете Назаровской ГРЭС вообще не было статьи расходов, связанной с охраной окружающей среды. В 1976–1980 гг. на эти цели было потрачено уже почти три миллиона. Между тем исследования показывали, что этого крайне недостаточно.

Не менее остро стояли вопросы защиты окружающей среды в связи с деятельностью угледобывающих предприятий. Открытая разработка угля ежегодно нарушала структуры многих десятков гектаров земельных площадей в том числе и плодородных. С 1973 г. Производственное Объединение Красноярскуголь начало планомерные работы по восстановлению нарушенных территорий. В 1976–1980 гг. в Канско-Ачинском бассейне было рекультивировано 760 гектаров нарушенных горными работами земель. Однако отделы рекультивации не поспевали за деятельностью угледобывающих предприятий. Природа медленно залечивала нанесенные ей раны. Мощности отделов рекультивации не соответствовали масштабам разрушений, произведенных в результате наращивания добычи угля.

Исследования специалистов не только констатировали имеющиеся нарушения в природной связи в результате деятельности предприятий топливно-энергетического комплекса, но и стремились с привлечением всех

отечественных и мировых достижений научно-технического прогресса снизить это негативное воздействие, рекомендовать пути его ограничения⁶⁵.

В мае 1979 г. в Иркутске в Институте Географии Сибири и Дальнего Востока СО АН СССР было проведено совещание, посвященное охране окружающей среды и рациональному использованию ресурсов Канско-Ачинского бассейна, в котором приняли участие свыше 100 научных работников из Москвы, Ленинграда, Новосибирска, Иркутска и других городов. На совещании были рассмотрены меры борьбы с загрязнением воздуха, почв, воды, а также возможные неблагоприятные изменения микроклимата, которые могут и не проявиться, если своевременно уделить должное внимание проблемам охраны окружающей среды⁶⁶.

Обсуждение вопросов, связанных с охраной окружающей среды от влияния крупнейшего в мире топливно-энергетического комплекса приобрело не только союзную, но и межгосударственную значимость. В октябре 1979 г. проблемы, связанные с проектированием КАТЭКа прозвучали на советско-американском симпозиуме в г. Джексоне (штат Вайоминг, США), организованном по проекту «Всесторонний анализ окружающей природной среды» в рамках советско-американского сотрудничества в области охраны окружающей среды. Из 10 докладов советской делегации 4 были посвящены проблемам КАТЭКа. В них были представлены научные принципы и подходы к комплексной защите окружающей среды от влияния мощных топливно-энергетических предприятий, дана оценка этого влияния, а так же прогнозы и рекомендации⁶⁷. Все это вместе взятое говорило о том, что защита окружающей среды к началу строительства комплекса оценивалась как одна из самых главных и существенных на перспективу. Для этого активно изучался мировой и отечественный опыт, проводились дорогостоящие опытно-промышленные исследования, на основе которых уже предполагалось вести конкретное проектирование и строительство предприятий КАТЭКа.

Огромная масса исследований и проектно-конструкторских работ в этот период была выполнена в рамках технологического и технического обеспечения создания топливно-энергетического комплекса. Определенная, исходя из природных возможностей разработки месторождений угля Канско-Ачинского бассейна, мощность предприятий с самого начала предполагала оригинальную технику. Строительство первых разрезов в 1940–1950-е гг. уже планировалось с использованием совершенно новой для промышленности страны того времени техникой. Добыча угля и разработка вскрыши должна была производиться мощными роторными экскаваторами производительностью от тысячи до одиннадцати тысяч кубометров в час, шагающими драглайнами с ковшами емкостью в сто кубометров. Транспортировка вскрышных пород в отвалы предполагалась с

применением ленточных конвейеров, саморазгружающихся вагонов, троллейбусов и т.п. С началом строительства разрезов это фантастическое оборудование одновременно проектировалось и производилось.

На Уралмаше, Новокраматорском машиностроительном заводе к началу эксплуатации канско-ачинских разрезов произведены первые опытные партии. Однако использование их в производстве сопровождалось большими трудностями. Новейшие горные машины в первые годы работы разрезов применялись не всегда эффективно, Отмечалась большая аварийность и простои механизмов. В 1954 г. на разрезе «Бородинский» было зарегистрировано 30 крупных аварий с экскаваторами, большинство из которых происходило в зимние месяцы. Только за январь–февраль 1955 г. в результате 7 аварий было потеряно 167 часов рабочего времени и не добыто 3650 т угля⁶⁸.

На разрезе «Назаровский» также первые роторные многоковшовые экскаваторы не работали большую часть года. Металлические детали машин не выдерживали рабочей нагрузки при температуре ниже -10°C . Сохранились докладные записки руководства предприятия в Министерство угольной промышленности СССР о работе роторных экскаваторов, где они отказывались от новой техники и просили передать её другим предприятиям⁶⁹.

Опыт функционирования первых разрезов Канско-Ачинского бассейна показывал, что здесь нужна иная техника, изготовленная с учетом горно-геологических условий бассейна. Из-за твердых скальных пород в недрах нужны были экскаваторы с повышенным усилием резания. Климатические условия также требовали особой прочности металла, его устойчивости к температурным изменениям, специального устройства деталей и узлов горнодобывающих механизмов.

Рабочие площадки первых разрезов стали настоящим полигоном для испытания новой горнодобывающей техники, сверхмощного оборудования для КАТЭКа. Рабочие и инженерно-технические работники предприятий совместно со специалистами проектных организаций и представителями заводов-изготовителей монтировали и осваивали первые роторные экскаваторы и шагающие драглайны, изготовленные для работы в сибирских условиях. Реконструировали транспортную систему, отлаживали буровое и взрывное оборудование, проявляя при этом творчество и инициативу. По предложению директора разреза «Назаровский» А.И. Гуськова была спроектирована и построена новая транспортная система, которая позволила вывозить уголь и породу по двум железнодорожным потокам, что привело к большой экономии средств и повышению эффективности работы разреза. По предложению рационализаторов предприятий усовершенствовались детали механизмов, заменялись и переделывались целые узлы.

Вместе с тем были и откровенные просчеты и потери. Так, в соответствии с проектом на разрезе «Бородинский» был построен технологический погрузочный комплекс для классификации и погрузки угля в железнодорожные вагоны. Это было сложное сооружение, состоящее из восьми наклонных галерей, в которых были смонтированы ленточные конвейеры для подачи угля из угольной траншеи в бункеры. Комплекс включал в себя четыре башни, соединяющие наклонные галереи, сортировку для отбора породы и разделения угля на классы, железнодорожные бункеры, электрическую подстанцию, котельную и еще много сложных и дорогих производственных узлов. В первые же дни эксплуатации отдельные звенья конвейеров и механизмов стали выходить из строя, кирпичные стены комплекса стали разрушаться от проведения буровзрывных работ. Погрузочный комплекс стал сдерживать развитие добычи угля. Кроме того, он изначально был рассчитан на небольшую мощность разреза, не более 1,5 млн. т угля в год, что заранее сдерживало развитие производства, которое должно было согласно программных установок создания КАТЭКа неуклонно расти⁷⁰.

Инженерно-техническими работниками разреза был предложен и отработан в системе предприятия новый, наиболее простой и дешевый вариант доставки угля потребителям, разработанный инициативной группой во главе с Л.И. Левковским. Смысл его заключался в следующем: принимать уголь из разреза не на комплекс, а грузить его в железнодорожные вагоны непосредственно в забое добычными экскаваторами и вывозить через выездную траншею на станцию. Предложение рассматривалось на техническом совете комбината «Красноярскуголь», было одобрено, как наиболее подходящее для условий производства и внедрено в практику. А здание технологического погрузочного комплекса еще много лет стояло памятником неподготовленности и непродуманности решений. Экономические потери составили миллионы рублей. Только стоимость здания и примыкающих к нему объектов оценивалась около 9 млн. руб., машинного оборудования около 1,5 млн. руб.⁷¹

В 1956 г. технологический комплекс был демонтирован, часть оборудования использовалась на других предприятиях, но потери были достаточно велики. Этот факт наглядно показывал, насколько ответственным должно быть проектирование и строительство гигантских промышленных предприятий. С ростом масштабов производства могут возрасти и потери.

Через трудности проблемы все-таки решались. Росла добыча угля в Канско-Ачинском бассейне и в основном в результате создания и внедрения новой горнодобывающей техники. Особенно продуктивными были 1970-е гг., когда значительно изменились угледобывающие, землеройные, горно-транспортные машины. Основная масса добычи угля стала осуществляться с помощью роторных экскаваторов, мощных думкаров. Появились высокоэффективные буровые станки, новые виды режущего инструмента.

Только за годы X пятилетки (1976–1980 гг.) экскаваторный парк обновился наполовину, а средняя емкость ковша увеличилась с 5,3 до 8,9 куб. м.⁷²

Внедрение высокопроизводительной техники и технологии добычи угля сопровождалось увеличением концентрации горных работ на производственную единицу: участок, бригаду, экипаж. В годы X пятилетки на разрезе «Назаровский» 40 % всех вскрышных работ выполнялась экипажем одного драглайна с размером ковша 100 куб. м – первого на евроазиатском континенте, а передовая бригада Героя Социалистического Труда Б.А. Аксенова с помощью одного роторного экскаватора обеспечивала 1/4 часть годовой добычи угля всего разреза⁷³.

Но такая высокая концентрация объема работы и порождала свои проблемы. Практика применения машин большой единичной мощности на разрезах Канско-Ачинского бассейна показала, что техническое перевооружение горных предприятий должно быть комплексным с соответствующим развитием всех участков производства. Не выполнение этого условия приводило к тому, что количественный рост машин не всегда сопровождался качественными изменениями. Так, с вводом в 1979 г. мощнейшего добычного роторного комплекса производительностью 5 тыс. т угля в час на разрезе «Ирша-Бородинский» была сохранена старая система вскрышных работ. Сразу же проявилось технологическое несоответствие производительности добычного и вскрышного оборудования, которое привело к снижению подготовленных запасов угля в 1980 г. на 15 % по сравнению с уровнем 1975 г., хотя добыча угля разрезом за этот период значительно выросла⁷⁴.

С вводом в эксплуатацию на вскрышных работах разреза «Назаровский» мощного драглайна проявилась обратная ситуация. Добычные бригады не успевали производить выемку подготовленных запасов угля. Нередкими были простои и холостые перегоны машины, что оборачивалось значительными экономическими потерями⁷⁵. Уникальная техника большой единичной мощности очень дорогостоящая. С вводом её в эксплуатацию среднегодовая стоимость промышленно-производственных фондов предприятий значительно увеличивалась. Только 1 день простоя роторного экскаватора в 1980 г. на разрезах Канско-Ачинского бассейна приносил от 5 до 10 тыс. руб. потери или около 50 тыс. т добытого угля⁷⁶.

Технический прогресс в процессе строительства КАТЭКа повлиял на темпы роста валовой продукции: они значительно ускорились. Если для достижения первого десятимиллионного рубежа добычи угля разрезу «Бородинский» потребовалось почти 20 лет, то для второго только 13. За 1970–1980 гг. удвоилась добыча угля разрезом «Назаровский». По сравнению с данными о развитии добычи угля в других бассейнах страны темпы роста добычи угля были ниже только по сравнению с Экибастузким бассейном. А среднемесячная производительность труда на 1 рабочего угле-

добычи была самая высокая в отрасли. С 1970 по 1980 гг. среднемесячная производительность труда разреза «Назаровский» увеличилась с 573 до 1141 т на одного рабочего угледобычи, разреза «Бородинский» соответственно с 508 до 1210 тонн. Это было в два с лишним раза более высокими показателями, чем на открытых разработках в среднем по отрасли⁷⁷. В 1981 г. разрезы КАТЭКа добыли 36 млн. т самого дешевого в стране угля стоимостью 1,2 руб. за тонну⁷⁸.

Новые решения в теплоэнергетике для предприятий большой мощности апробировались на первой ГРЭС в Канско-Ачинском бассейне Назаровской. Она уже к 1970 г. была крупнейшей тепловой электростанцией Сибири и надежным поставщиком электроэнергии. Здесь осваивалось уникальное энергетическое оборудование, отрабатывались методы сжигания канско-ачинского угля в особых котельных агрегатах, Впервые в стране был осуществлен перевод конденсационных турбин на теплофикационный режим, решена проблема низкочастотной вибрации, определены основные направления проектирования и эксплуатации сверхмощного энергетического оборудования. Последний седьмой блок, добавивший ГРЭС мощности сразу 500 тыс. кВт, был уникальным не только для отечественной, но и мировой энергетической практики. Он состоял из гигантских размеров турбины, мощного генератора и двухкорпусного котла. Дымовая труба высотой в четверть километра являлась первой и единственной пока в истории отечественной энергетики.

В последствие такие трубы и еще более высокие проектировалось строить и на других еще более мощных ГРЭС КАТЭКа дабы снизить их разрушающее влияние на окружающую среду. Почти все оборудование монтировалось на месте строителями и представителями заводов-изготовителей. Оно поступало на стройплощадку в разобранном виде. А иначе было нельзя, так как это была по истине гигантская техника. Например, высота только котла достигала десятиэтажного дома, а весил он десять тысяч тонн. Чтобы перевезти его из Подольска, где он изготавливался, в Назарово, потребовалось двести железнодорожных вагонов⁷⁹.

На Назаровской ГРЭС как первой электростанции КАТЭКа в процессе эксплуатации отрабатывались перспективные методы и новые решения в электроэнергетике. Росту эффективности и качества работы предприятия постоянно уделялось большое внимание. Улучшались из года в год показатели экономии материалов, использования отходов производства, уменьшения потери тепла и электроэнергии в производственных процессах и при передаче потребителям. К началу 1980-х гг. на Назаровской ГРЭС было произведено с начала функционирования предприятия 102 млрд. кВт ч электрической и 5144 тепловой⁸⁰.

Таким образом, в начале 1980-х гг. в Канско-Ачинском бассейне функционировали достаточно высокоэффективные и экономичные предприя-

тия. Опыт предполагалось в полной мере использовать при сооружении и эксплуатации других более мощных предприятий. Однако их проектирование замедлилось. Строительство Березовского разреза-1 и Березовской ГРЭС, развернувшееся с конца 1970-х гг., развивалось противоречиво. Декларативные заявления о необходимости ускоренного строительства КАТЭКа не подкреплялись реальными планами и финансированием, по политическим мотивам сокращались даже намеченные к освоению капитальные вложения. В итоге к 1990 г. в Канско-Ачинском бассейне в составе топливно-энергетического комплекса функционировали 3 разреза и 2 ГРЭС.

В процессе разработки и реализации программы КАТЭКа более масштабно и ответственно, чем ранее в социально-экономическом проектировании Сибири, были поставлены социальные проблемы. В их решении наиболее важное значение придавалось формированию трудовых ресурсов для реализации программы КАТЭКа: подготовке специалистов и рабочих, строительству новых городов и привлечению в них новых жителей из других районов страны, обеспечению высокого уровня культурной и бытовой жизни населения. Время создания КАТЭКа было уже другим в истории страны и Сибири, когда уже мало действовали принудительно-мобилизационные методы в организации индустриального строительства. Поэтому специалистами и государственными деятелями расставлялись иные акценты в определении перспектив. В частности открыто говорилось, что строительство предприятий невозможно без предварительного решения социальных проблем. Интенсивное развитие производства требует не только значительного количества новых работников, но и создания благоприятных условий для их привлечения и закрепления. Рассчитывалось, что для выполнения первой очереди программы КАТЭКа население г. Назарово должно возрасти до 250 тыс. человек, Шарыпово, где должно развернуться строительство Березовской ГРЭС и Березовского разреза-1, – до 200 тыс. человек, в Бородино и Ужуре – до 35–40 тыс. человек. К 1990 г. общая численность населения в границах комплекса намечалось составит 700–800 тыс. человек, из которых примерно 80 % будет проживать в городских поселениях⁸¹.

В условиях недостатка трудовых ресурсов в Сибири и во многих активно развивающихся районах страны, необходимо в программе создания КАТЭКа предусмотреть минимальное привлечение работников на производство, которое должно в свою очередь функционировать на основе высокой производительности с использованием всевозможных отечественных и мировых достижений науки и техники. Специалистами рекомендовался комплексный подход в использовании трудовых ресурсов. В частности, для предприятий комплекса проектировалось создание условий для наиболее полной и рациональной занятости населения, обеспечение необ-

ходимого уровня профессионально-квалификационной подготовки кадров за счет расширения базы подготовки, создания межотраслевых, хорошо оснащенных межотраслевых центров. Рекомендовалось проведение единой, независимой от отраслевой принадлежности предприятий, трудосберегающей политики на КАТЭКе, предусматривающей оперативное управление трудовыми ресурсами.

Уже в проектах предприятий должно быть заложено все самое прогрессивное в технологии, организации труда и управления, накопленное в отраслях. Учитывая высокую стоимость рабочих мест в современном производстве, количество их должно быть минимальным. В основе проектных решений по созданию КАТЭКа закладывались научные изыскания в отраслях по преодолению текучести кадров, проводились социологические исследования, выявляющие проблемы и помогающие их решить. В технико-экономическое обоснование строящихся предприятий КАТЭКа предлагалось внести ряд контрольных показателей, которые бы могли определять их социально-экономическое благополучие. Это – уровень механизации труда, соотношение численности основных и вспомогательных рабочих, структуру работающих по характеру и условиям труда и т.д.⁸²

С началом в реализации программы КАТЭКа отмечались существенные просчеты и недостатки, которые вели по мнению специалистов к серьёзным социальным и экономическим потерям. Так, на строительство районов страны привлекалась молодежь, часто без специальной образовательной и профессиональной подготовки, демобилизованные воины и просто все желающие. При этом не готовились предварительно жилищно-бытовые условия, пренебрегали организацией труда на предприятиях. В результате, получали необоснованный, крайне высокий оборот кадров по причине текучести. В 1979 г. в трест «КАТЭКэнергострой» было принято на работу 2200 человек, а уволено 1577⁸³.

Проектировщики социальных вопросов КАТЭКа делали важные выводы о том, что для активно развивающихся индустриальных районов, развитие социальной инфраструктуры должно опережать промышленное строительство. Несоответствие темпов неизбежно приведет к излишним миграционным потокам и народнохозяйственным потерям. Особое внимание следует обратить на такую форму организованного набора, как приглашение опытных квалифицированных рабочих и специалистов как в рамках отраслей, так и внутритерриториального перераспределения трудовых ресурсов, с обеспечением их современными благоприятными условиями жизни и труда⁸⁴.

Отмечалось, что КАТЭК в современном понимании развития производительных сил, должен рассматриваться не только как формирующийся индустриальный комплекс мощных производств, но и как быстро разви-

вающаяся социально-территориальная общность, сложная совокупность трудовых коллективов, местного населения и мигрантов, сложная социальная система, состоящая из людей, которым в первую очередь интересны не планы министерств и ведомств в деле постройки предприятий, а их собственные жизненные установки и потребности, причем на ближайшую перспективу, а не в отдаленном будущем. Основным социальным результатом создания КАТЭКа должно стать формирование высокоразвитого экономического района с благоприятными условиями проживания в нем в условиях ускоренного индустриального развития.

Это был совершенно иной, чем ранее подход к социально-экономическому развитию Сибири. По крайней мере, в его теоретическом осмыслении.

4. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс.

Создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК) стало главным событием в развитии Сибири в 1960–1970-е гг. Оно существенно отличалось от разработки и реализации уже рассмотренных нами сибирских социально-экономических программ XX столетия. Рождению этого комплекса не предшествовали годы и десятилетия предварительных исследований и подходов, если не считать почти столетнюю историю поисков нефти в Сибири. Об этом увлекательно написано в книге Алексеева В.В., Ламина В.А. «Прометеи сибирской нефти» (Свердловск. 1989).

Первые открытия нефтяных и газовых месторождений промышленного значения были сделаны в Западной Сибири в 1950-е гг. и практически сразу же началось строительство добывающих предприятий. В январе 1961 г. в Березово начало свою производственную деятельность первое газодобывающее предприятие. В мае 1964 г. из первой в Среднем Приобье нефтяной скважины получена нефть, которая в специальных баржах направлена на нефтеперерабатывающий завод в Омске⁸⁵.

В этот период мероприятия по хозяйственному освоению нефтегазовых месторождений Западной Сибири не ставили далеко идущих целей, так как промышленные запасы, вовлекаемых в эксплуатацию месторождений, не были достаточно изучены и оценены. Постановление Совета Министров СССР в мае 1962 г. предусматривало организовать к 1966 г. добычу нефти и газа в Западной Сибири и довести её к 1970 г. соответственно до 5 млн. т и 10 млрд. куб. м. В апреле 1965 г. Госплан СССР намечал добыть в 1970 г. уже 19 млн. т нефти. В действительности же было добыто 31 млн. т.⁸⁶

Разработка и реализация крупной межотраслевой территориально-производственной программы, вскоре превратившейся в масштабную социально-экономическую, началась во второй половине 1960-х гг. Сразу же стали ставиться вопросы комплексного освоения нефтегазовых ресурсов и

территорий их нахождения. В 1966 г. руководство Тюменской области в своем обращении в центральные органы государственного управления высказывало мнение, что для эффективного социально-экономического развития Западной Сибири в связи с освоением её нефтегазовых ресурсов и наращиванием добычи нефти и газа прежде всего нужна генеральная схема развития производительных сил региона на длительный срок. «Безотлагательно надо определить экономические и технические возможности осваиваемого края и его место в энергообеспечении и размещении нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности страны. При освоении природных богатств нельзя допустить материальные потери, а также низкую эффективность производства. Если на каком-то этапе допустима узкая сырьевая специализация, то в дальнейшем обязательно потребуются развивать экономику области комплексно. Именно это дает наибольший экономический эффект»⁸⁷.

На практике данные предложения находились в противоречии с намерениями советских государственных властей решить за счет быстрого наращивания добычи нефти и газа целый ряд внешне и внутривнутриполитических проблем. Поэтому, основное внимание обращалось на развитие добычных предприятий. Только в 1969 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О мерах по ускоренному развитию нефтегазодобывающей промышленности в Западной Сибири», в котором наряду с основной целью – наращивать добычу нефти и газа определялись задачи более общего социально-экономического характера. В частности, на 1971–1975 и 1976–1980 гг. планировались опережающие темпы развития транспорта, энергетики, производственной инфраструктуры, а также городов и рабочих поселков, с учетом последних достижений науки и техники, производственного обустройства промыслов⁸⁸.

В процессе выполнения данного постановления разрабатывался целый комплекс мероприятий, устанавливались министерства и ведомства, как конкретные разработчики, так и исполнители отраслевых разделов, которые должны были между собой согласовать сроки строительства и ввода предприятий, планы обустройства нефтегазовых месторождений. Первый этап деятельности рассчитывался на 10 лет до 1980 г.

Эксплуатация первых предприятий показала, что добыча нефти и газа в Сибири в экстремальных северных условиях требует совершенно иных по сравнению с другими нефте- и газодобывающими районами страны, методов, новых технологий, оригинальных технических и организационных решений.

Одновременно со строительством предприятий проводились масштабные геологоразведочные и поисковые работы, которые продвигались все дальше на север. В 1960–1975 гг. на территории Западно-Сибирской низменности впервые проведены столь значительные геофизические и геоло-

горазведочные исследования. Вся территория охватывалась аэромагнитной съемкой, проводились детальные площадные сейсморазведочные работы, региональное сейсмондирование и электроразведка. В результате выявлено около 250 нефтегазовых месторождений, из которых многие оценены как крупнейшие в мире и имеющие благоприятные природные и технико-экономические показатели как-то неглубокое залегание высокопродуктивных пластов полезных ископаемых, высокая концентрация запасов, относительно несложные условия бурения скважин и т.п. Несмотря на суровые природно-климатические условия районов нахождения месторождений и их слабую хозяйственную освоенность и малонаселенность, предполагалось достижение высокой рентабельности нефте- и газодобычи.

Самые крупные месторождения нефти, предназначенные для разработки к концу 1960-х гг., находились в Среднем Приобье, а газа – на территории Ямало-Ненецкого автономного округа. Здесь в 1965 г. открыты крупнейшие в мире Заполярное и Новопортовское месторождения, в 1966 г. – Уренгойское, в 1967 г. – Медвежье, в 1968–1971 гг. – Арктическое, Ямбургское и Бованенковское с запасами, исчисляемыми сотнями миллиардов кубометров каждое. На 1.01.1976 г. разведанные запасы газа в северных районах Тюменской области оценивались в 16,8 трлн. куб. м, а перспективная нефтегазоносная площадь в Западной Сибири была обозначена на территории в 1,5 млн. кв. км. Специалисты прогнозировали, что самые главные открытия еще не сделаны. Возможно, в самых северных районах западносибирской нефтегазоносной провинции находится до 90 % всех потенциальных ресурсов нефти и газа⁸⁹.

Данные обстоятельства высоко подняли значимость северных районов Тюменской и Томской областей. Здесь безоговорочно было решено создавать крупнейшую топливно-энергетическую базу страны, которая сможет в самые короткие сроки обеспечить страну высокоэффективными и качественными энергоресурсами. В ущерб многим, ранее намеченным планам, в Западной Сибири развернулось беспрецедентное по своим масштабам промышленное и транспортное строительство, которое уже в десятой пятилетке (1976–1980 гг.) позволило существенно улучшить структуру топливно-энергетического баланса страны, полностью компенсировать падение добычи нефти и газа в других районах СССР, обеспечить прирост добычи этих полезных ископаемых в целом по стране. По природному газу – примерно 80 % прироста добычи. Народное хозяйство страны получило высококачественные энергоресурсы, которые вскоре стали поступать на экспорт и формировать главные в стране инвалютные поступления. В 1980 г. в Западной Сибири добыто 312 млн. т. нефти. По сравнению с 1976 г. прирост составил 164 млн. т, что равнялось количеству всей добываемой нефти в стране в 1961 г.⁹⁰

Добыча газа осуществлялась на самых крупных и наиболее эффективных для разработки месторождениях Медвежьем и Уренгойском, где в 1976–1980 гг. она возросла в 4,4 раза и составила более 145 млрд. куб. м. Удельный вес Тюменской области в добыче природного газа СССР увеличился с 13 % в 1975 г. до 82 % в 1980⁹¹.

Таким образом, можно сказать, что в 1970–1980 гг. в формировании Западно-Сибирского нефтегазового комплекса параллельно развивалось два направления: научный поиск и производственное строительство, которые в сумме давали новые, применимые именно в нужной ситуации, технические и технологические решения. Несмотря на отдаленность и хозяйственную неразвитость районов нефте- и газодобычи, многие факторы, удорожающие производство удавалось смягчить и создавать высокорентабельные предприятия. По расчетам специалистов, экономический эффект от добычи западносибирской нефти только за 1967–1977 гг. составил 1,4 млрд. руб.⁹².

Со значительной долей рентабельности работали газодобывающие предприятия. Несмотря на суровые природные условия их расположения, огромные затраты на обустройство и создание в буквальном смысле с нуля производственной и социальной инфраструктуры промыслов, они работали экономически эффективно. Газ добывался из высокопродуктивных скважин под большим напором, был высокого качества без обычного спутника природного газа серы и других вредных примесей. Все это благоприятно влияло на экономику его добычи и использования, перекрывало действие удорожающих факторов. В итоге по затратам на добычу суровый Север оказывался благоприятнее и экономичнее многих газоносных провинций в Средней Азии или на Украине. Кроме того, значительные запасы месторождений Севера позволяли вести их длительную разработку. Так, например, Уренгойское месторождение планировалось разрабатывать около 50 лет⁹³.

Оптимистичные расчеты специалистов позволяли строить не менее оптимистичные планы. В 1970-х гг. при Госплане СССР с помощью многих научных, проектных и плановых организаций разрабатывались генеральные схемы формирования хозяйственного комплекса Западной Сибири на 10 (1971–1980 гг.) и 15 (1976–1990 гг.) лет на основе планов развития базовых производственных отраслей, связанных в первую очередь с нефте- и газодобычей, транспортным и промышленным строительством, энергетикой и пр. На основе производственных определялись и социальные задачи, главным образом, направленные на обеспечение комплекса трудовыми ресурсами, в связи с чем намечалось решение проблем роста населения, его стабилизации и повышения уровня жизнеобеспечения. В планово-директивных документах проектировался целый комплекс мероприятий по привлечению трудовых ресурсов, стабилизации трудовых коллективов, где

предусматривались соответствующие льготы в оплате труда, повышенные нормативы развития непроизводственной сферы и т.д.

В Институте экономики и организации промышленного производства СО РАН рассматривались варианты развития ЗСНГК. Первые расчеты выполнялись по модели сетевого планирования на примере Нижневартовского промышленного узла, на долю которого в 1975 г. приходилось 2/3 всей добычи нефти в Западной Сибири. Ученые показали принципиальную возможность сбалансированного развития при поэтапном решении ключевых проблем создания промышленного комплекса. Причем в качестве первоочередных действий отмечалось транспортное и социальное строительство. Доказывалось, что экономическую эффективность ЗСНГК могла увеличить нефте- и газопереработка на месте добычи. Эти доводы подтвердились позже исследованиями в рамках региональной научно-технической программы «Сибирь», которая в целом ориентировалась на комплексное развитие производительных сил на базе наиболее эффективных технологий переработки природного сырья и широкое использование научных достижений в социально-экономическом развитии Сибири.

Совместными усилиями ученых и государственного управления была разработана схема развития ЗСНГК, которое предполагалось в два этапа. Первый этап формирования должен быть реализован к 1980 г. и ознаменоваться созданием главной нефтяной базы СССР, что было достигнуто уже к 1975 г. Второй этап после 1980 г. связывался с ростом добычи природного газа и превращением комплекса не только в источник топливно-энергетических ресурсов, но и в сложный многоотраслевой народнохозяйственный механизм на основе многоаспектного использования его основных нефтяных и газовых запасов⁹⁴.

Обозначенная в схеме территория формирования Западно-Сибирского нефтегазового комплекса по мнению специалистов должна была включать как северные районы Западной Сибири, где непосредственно происходила разработка нефтегазовых месторождений, так и более южные, которые рассматривались как ресурсные и производственные базы для индустриального строительства на Севере. Здесь предполагалось размещение предприятий строительных материалов и крупных блоков, ремонтно-механических заводов для северной техники, а также сырьевых и продовольственных баз. Участие в формировании всесоюзного топливно-энергетического комплекса мирового значения по рекомендации ученых должны были принимать также и все другие регионы, прилегающие к территории ЗСНГК и имеющие достаточно развитую экономику. В первую очередь это относилось к Уралу, Новосибирской, Кемеровской, Омской областям, Красноярскому и Алтайскому краям. Они в своих перспективных планах на ближайшие годы должны учитывать ориентировки на обеспечение про-

довольствием, предметами обрабатывающей промышленности и т.д. северных нефтегазовых районов.

Многое делалось для научного обоснования самых различных аспектов программы формирования ЗСНГК. Однако рекомендации ученых учитывались лишь частично. Нефтегазовая промышленность комплекса, как и в первый период своего формирования, продолжала ориентироваться преимущественно на рост добычи сырья, которое на месте не подвергалось даже первичной обработке, направлялось в другие регионы, где и реализовывался социально-экономический эффект, полученный в добывающих отраслях. Научные проекты на практике не всегда реализовывались как на уровне отдельных предприятий, так и индустриального комплекса в целом.

Например, долгое время на различных уровнях обсуждалась проблема народнохозяйственного использования попутного газа, его энергохимической переработки на месте. Однако вопросы решались крайне медленно. В факелах, особенно в первые годы эксплуатации месторождений, сгорали миллионы кубометров газа. Региональные организации перед государственным управлением неоднократно ставили вопросы рационального и комплексного обустройства промыслов, создания на месте нефтехимических и нефтеперерабатывающих предприятий, но предложения оставались без внимания. Все стратегические решения принимались на уровне центральных органов государственной и партийной власти страны. Лишь в 1970-е гг. принято несколько постановлений, связанных с созданием Тобольского промышленного узла и строительством Тобольского нефтехимического комбината. В 1986–1988 гг. государственному управлению предлагался проект сооружения одновременно пяти крупных нефтегазохимических комплексов суммарной стоимостью более 20 млрд. долларов⁹⁵.

В условиях постоянной погони за валом, ростом добычи казалось бы оставались не замеченными колоссальные потери. В 1970-е гг. терялось до 80 % попутного газа – ценнейшего углеводородного сырья. В 1986–1987 гг. подсчитано, что его потери на нефтепромыслах ЗСНГК составили 23 млрд. куб. м.⁹⁶

Все расчеты по формированию ЗСНГК, как правило, основывались на идеологии, связанной исключительно с увеличением и расширением производства, зачастую пренебрегающей его интенсификацией и другими внутренними факторами повышения эффективности. Это было время казалось бы неиссякаемых фонтанов нефти и газа, вечной социально-политической и экономической стабильности. Особенно эта идеология процветала в управлении топливно-энергетическим комплексом, так как считалось, что в СССР такой огромный запас природных топливно-энергетических ресурсов, что

они никогда не закончатся. И это притупляло внимание к бережному их использованию.

В XI пятилетке была принята Энергетическая программа СССР, в которой сделана попытка поставить вопрос о энергосбережении в стране, но фактически это оставалось теоретическими рассуждениями на фоне прогнозных оценок наращивания добычи угля, нефти и газа. В развитии Западно-Сибирского нефтегазового комплекса до 2000 г. планировался беспрецедентный рост добычи углеводородов, особенно природного газа. Несмотря на большие затраты, добыча последнего планировалась во все более северных районах. На 1990-е гг., согласно Генеральной схемы, разрабатывавшейся целевой комплексной программы развития ЗСНГК, главным районом по добыче природного газа представлялась арктическая зона комплекса. В целом основными районами добычи нефти и газа в стране намечались преимущественно районы Ближнего и Дальнего Севера Западной Сибири. Предлагаемые специалистами сценарии развития ЗСНГК различались лишь производственными затратами. Хотя много говорилось о социальной составляющей проекта, рекомендовались принципы трудосберегающей политики, основанной на широком применении особой техники и технологии в эксплуатационном и разведочном бурении, в строительстве, на транспорте, направленной на всемерную экономию живого труда. Но данные проблемы медленно и трудно решались не только с точки зрения их материального и финансового обеспечения, сколько с точки зрения научного и организационного.

Для преодоления неэффективного распыления средств и трудовых ресурсов, неизбежных в условиях ведомственного управления, учеными рекомендовалось создание особого управленческого органа при формировании ЗСНГК, который бы мог взять на себя все сложные, комплексные проблемы как производственные, так и инфраструктурные. В решении социальных задач большую роль могли бы сыграть региональные власти, в частности городские и поселковые Советы народных депутатов, которые могли бы контролировать и заказывать строительство социальных объектов, привлекать к строительству школ, поликлиник, детских комбинатов в качестве шефской помощи производственные предприятия.

Самое главное, как считали разработчики программы, капитальные вложения должны соответствовать намеченным целям. Так, для достижения запланированного увеличения объемов добычи нефти и газа в 1986–2000 гг. с учетом неизбежного повышения капиталоемкости добычи, пропорционального роста сопутствующих хозяйственных отраслей и социальной сферы, необходимо увеличить капитальные вложения примерно в 3–3,5 раза по сравнению с предшествующим пятилетием. Затраты на создание и развитие объектов социальной инфраструктуры необходимо увеличить в 3–4 раза⁹⁷.

Дальнейшие экономические расчеты показывали ещё более значительный рост вложений в развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири. Время экстенсивного сверхускоренного наращивания добычи нефти и газа проходило, специалистами все чаще отмечалось, что без соответствующих мероприятий темпы роста добычи углеводородов будут неумолимо сокращаться. В 1987 г. Институт комплексных топливно-энергетических проблем при Госплане СССР была представлена «Целевая комплексная программа развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса на XII пятилетку и на период до 2005 года», показатели которой свидетельствовали, что для обеспечения прироста добычи нефти на 15 % требуется уже восьмикратное увеличение капитальных вложений и семикратное увеличение объемов эксплуатационного бурения. Ожидаемая себестоимость тонны нефти в 1986–2005 гг. должна составить около 50 руб. (в ценах 1986 г.) вместо 7,7 в 1966–1985 гг.⁹⁸.

Между тем геологические прогнозы помогали проектантам строить масштабные планы в отношении создания в Западной Сибири крупнейшего на планете центра по добыче нефти и газа. За годы формирования ЗСНГК геологоразведка превратилась в мощную индустриальную отрасль, с каждым годом значительно увеличивавшую промышленные запасы месторождений комплекса. Только на Ямале в 1980-е гг. действовало 24 экспедиции геологов, бурилось около 1 млн. м поисково-разведочных скважин, давая ежегодный прирост запасов газа 1 трлн. куб. м. К 1987 г. западносибирские промыслы обеспечивали уже более 2/3 общесоюзной и 1/5 мировой добычи нефти и газа.

Высокие темпы развития производственного потенциала комплекса демонстрировали неизмеримо возросшие на базе индустриализации и модернизации материально-технические, научные, социально-экономические возможности страны. Затраты на создание ЗСНГК в 1971–1980 гг. превысили суммарный расход капиталовложений на строительство ВАЗа, КамАЗа, БАМа и Атоммаша вместе взятых. В 1966–1985 гг. капиталовложения в хозяйство Тюменской и Томской областей, где в основном создавался ЗСНГК, составили 108,6 млрд. руб. – более 8 % от уровня РСФСР, почти 5 % – от уровня СССР. Доля капиталовложений возросла с 1,8 % в VIII пятилетке до 7,6 % в XI к общесоюзному уровню; с 3,5 до 12 % к республиканскому. В свою очередь капиталовложения в нефтяную инфраструктуру Западной Сибири за этот период возросли с 19 до 35 %, в газовую – с 4 до 50 % к общему объему ассигнований в эти отрасли⁹⁹.

Феноменальным явлением стало масштабное трубопроводное строительство. Первые нефтепроводы – небольшие по протяженности обеспечивали выход нефти к реке для дальнейшей транспортировки её водным путем в специальных нефтеналивных баржах (нефтепровод Шаим–Тюмень); подачу на нефтеперерабатывающий завод (нефтепровод Усть-

Балык–Омск); транспортировку нефти до действующего магистрального нефтепровода (Александровское–Анжеро–Судженск), сооружался ряд нефтепроводов на территории комплекса (Нижевартовск–Усть–Балык, Самотлор–Усть–Балык и др.).

По мере роста добычи нефти увеличивалась зона транспортировки и потребления западносибирской нефти. Основное потребление перемещалось в европейскую часть СССР и зарубежные страны. Сооружались нефтепроводы Усть–Балык–Курган–Альметьевск; Самотлор–Куйбышев; Сургут–Пермь–Горький–Полоцк; знаменитый нефтепровод «Дружба». Для транспортировки нефти в южном направлении сооружен нефтепровод из Нижевартовска до Омска–Павлодара. В восточном направлении нефть от Анжеро–Судженска транспортируется до Иркутска.

Высокими темпами сооружались газотрубопроводы. В 1963–1975 гг. на их строительство затрачивалось примерно 3/4 общих капитальных вложений в газодобывающую отрасль комплекса. Уже в начале 1970-х гг. газ Ямала стал поступать в Норильск, на Урал, в Кузбасс. В 1974 г. завершилось строительство газопровода Медвежье–Урал–Центр, по которому газ Ямала поступил в Москву, значительно пополнив её топливный баланс. В 1975–1976 гг. разворачивалось строительство трубопровода Уренгой–Центр протяженностью 2740 км, который проходил через Урал, Оренбург, Куйбышев, Ульяновск, Саратов. Началось строительство знаменитого трубопровода Уренгой–Помары–Ужгород, который выводил сибирский газ через центр СССР в Западную Европу.

До освоения нефтегазовых месторождений Западной Сибири отечественная практика не знала таких масштабов трубопроводного строительства. На Севере эта деятельность стала поистине героической. Строителям приходилось трудиться в суровых климатических условиях, буквально продираясь через труднопроходимые лесные массивы, преодолевая болота и озера, вгрызаться в вечную мерзлоту. Создание нефте- и газопроводов в связи с освоением месторождений Западной Сибири стало научно-техническим и строительным достижением всей страны.

Создавался парк специальных машин и механизмов, приспособленных для работ на Севере, в условиях заболоченной местности, вечной мерзлоты. Это роторные экскаваторы, трубоукладчики высокой проходимости, автомобили для перевозки труб, машины для бурения скважин и забивки свай. Создавались новые материалы для изоляции труб, благодаря чему срок службы изоляционных покрытий увеличился примерно в три раза. При строительстве нефте- и газопроводов большой мощности использовались оригинальные методы организации строительства. В частности созданы особые технологические потоки, объединяющие все работы, начиная от рытья траншей и до сдачи готового трубопровода в эксплуатацию. Все это значительно ускорило прокладку трубопроводных трасс. Всего около

года строилась газовая магистраль «Сибирь-Москва», протяженностью свыше 3 тыс. км.¹⁰⁰

Необходимо отметить особую пионерную роль транспортного строительства на территории ЗСНГК. Оно не только помогало осваивать и обживать необжитые районы севера Тюменской области, но и вывозить в мир результаты этого освоения. Транспортное строительство на севере Тюменской области в последние 30 лет происходило по всем направлениям развития железнодорожных, водных, автомобильных, авиационных путей сообщения. Осуществление всех транспортных проектов в условиях тайги, тундры, заболоченной местности было трудным делом и требовало оригинальных решений.

Производственное строительство в ЗСНГК происходило по ранее невиданным стандартам, по самым высоким меркам индустриализации. Впервые в отечественной практике в широких масштабах применялась блочная комплектация, при которой строительные объекты производились в виде блоков в южных районах с развитой системой производства, а монтировались затем на севере. Передовые технологии значительно сокращали время и стоимость сооружения нефте- и газодобывающих установок на промыслах, производственной инфраструктуры, а также жилых домов и зданий социально-бытового и культурного назначения в городах и рабочих поселках нефтяников и газовиков. Крупноблочное строительство активно применялось при освоении всех северных месторождений ЗСНГК.

В процессе строительства неизбежно возникали непредвиденные технические, организационные и другие проблемы, но они не являлись непреодолимыми. Создание комплекса происходило в рамках высокоэффективных программно-целевых методов, когда научное прогнозирование, проектирование и сооружение производственных объектов происходило одновременно. Например, очень сложно решался вопрос ликвидации совершенного бездорожья для современной транспортной техники. Строителям приходилось преодолевать, особенно в северных районах многочисленные болота, вечную мерзлоту, водные преграды одновременно с отсутствием на месте строительных материалов для сооружения транспортных путей. Один километр автомобильной дороги с твердым покрытием обходился на Тюменском Севере в пять-восемь раз дороже, чем в средней полосе СССР. Тем не менее, на Самотлорском месторождении, где первая нефть была получена в 1969 г., к концу 1974 г. действовало 175 км бетонных автомобильных дорог, в том числе знаменитое дорожное «кольцо» вокруг озера. В то время это была самая грузонапряженная автомагистраль в стране¹⁰¹.

Разрабатывались новые методы бурения скважин и добычи, приспособленные к специфическим условиям западносибирского Севера. В условиях практического отсутствия «сухих» мест, оборудование размещалось очень экономно, сосредотачиваясь на небольших участках. Это было вы-

годно и с точки зрения сокращения протяженности коммуникаций: дорог, водоводов, трубопроводов, электросетей. Тем более, высокая концентрация запасов нефти и газа на эксплуатируемых месторождениях позволяла это сделать. Бурение скважин велось крупными кустами: в каждом из них – от пяти до десяти наклонных скважин. Этот способ оказался очень эффективным для высокопродуктивных месторождений. Такая производственная схема была выбрана для Самотлора. К началу 1970 г. здесь уже был пробурено несколько скважин, каждая из которых могла выдать на поверхность более 300 тыс. т нефти в год. А всего здесь в 1972 г. действовало уже 200 скважин. Кустовое наклонное бурение позволяло экономить на устройстве каждой скважины до 30–40 тыс. руб. по сравнению с традиционным вертикальным бурением¹⁰². Нефтяные и газовые промыслы Западной Сибири стали настоящим полигоном для испытания и внедрения новых технических средств, технологий и методов организации индустриального производства.

В целом строительство на территории ЗСНГК, особенно в северной её части, обходилось в 2–3 раза дороже по сравнению с более южными районами страны. Например, в европейской зоне СССР на промышленное обустройство газовых месторождений в среднем расходовалось в расчете на прирост добычи газа в 1000 куб. м – 14 руб., в то время, как на Тюменском севере – не менее 20–25 руб.¹⁰³

За два десятилетия в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири был создан мощный промышленный потенциал. Основные фонды только Тюменской области в 1966–1985 гг. увеличились в 65 раз. На нефтегазопромыслах построено около 43 тыс. эксплуатационных скважин, в том числе около 41,4 тыс. нефтяных и свыше 1,5 тыс. газовых, почти 30 тыс. км трубопроводов, ГРЭС, ЛЭП, сотни других промышленно-производственных объектов. Нефтегазовый комплекс Западной Сибири в громадной степени стимулировал развитие многих отраслей народного хозяйства страны. Учитывая, что если весь топливно-энергетический комплекс СССР потреблял в 1980-е гг. примерно 65 % труб, 27 % продукции черной металлургии, 21 % цветной, 13–16 % цемента и продукции машиностроения, то Западная Сибирь потребляла 2/5 этих видов продукции¹⁰⁴.

Можно сказать, что создание комплекса способствовало ускорению научно-технического прогресса в стране, так как постоянно требовалась разработка и внедрение новых видов бурового нефте- и газопромыслового оборудования, транспортных средств, коренных изменений в организации труда и управлении применительно к специфическим условиям Западной Сибири. Многие технические, технологические, организационные и управленческие решения, возникшие применительно к созданию ЗСНГК, затем получили широкое признание и распространение в стране, став общенациональным достоянием. Опыт применения вахтового метода, блочного

строительства, прокладывания транспортных магистралей в буквальном смысле в подвешенном состоянии с успехом применялись и на других индустриальных стройках страны.

В Сибири получили развитие новые отрасли промышленности, например, нефтеперерабатывающая. До 1950-х гг. сибирский регион, как и все районы восточнее Урала, обеспечивалась нефтепродуктами, доставляемыми главным образом с предприятий Урало-Волжского нефтяного бассейна. Первые сибирские нефтеперерабатывающие заводы в Ангарске и Омске построены в конце 1950–1960-е гг. Сырьевой базой этих предприятий в начале эксплуатации был Урало-Волжский бассейн. С началом добычи нефти на сибирских месторождениях Ангарский и Омский заводы значительно расширили свое производство. Построен Ачинский нефтеперерабатывающий завод.

ЗСНГК оказал огромное воздействие на экономику СССР. За его счет коренным образом улучшился топливно-энергетический баланс страны, в составе которого доля нефти и газа существенно возросла с 1960 по 1985 гг. с 38 % до 76. Всего в 1964–1985 гг. на промыслах Западной Сибири добыто 5,2 млрд. т нефти, что могло заменить 11 млрд. т угля, для добычи которого потребовалось бы свыше 15 лет и громадные материально-технические ресурсы¹⁰⁵.

Правда, необходимо отметить, что в погоне за ростом добычи полезных ископаемых не оказывалось нужного внимания проблемам охраны окружающей среды. В программе формирования ЗСНГК говорилось о необходимости серьезных научных проработок, связанных с сохранением уникальных северных природных ландшафтов, которое должно было занять важное место в производственной деятельности предприятий. Однако Госплан СССР упорно проводил курс на интенсивное развитие нефтегазовой промышленности с выделением на эти цели огромных финансовых, материальных, технических ресурсов, практически не предусмотрев затраты на охрану окружающей среды.

На эти цели средства стали планироваться только в годы 12 пятилетки. Хотя природе уже был нанесен большой ущерб, многие отрицательные последствия индустриального строительства приобрели необратимый характер. На огромных площадях был нарушен природный почвенный покров, на восстановление которого в условиях севера требуются сотни лет, нанесен ущерб традиционным хозяйственным отраслям региона – оленеводству, рыболовству, охоте и лесному хозяйству. Резко сократились площади оленьих пастбищ, нарушены традиционные пути миграции оленьих стад. Реки и озера загрязнились нефтью и нефтепродуктами, что привело к утрате их рыбохозяйственного значения. Ликвидированы охотничьи угодья, быстро сокращались площади лесов, значительная часть которых уничтожалась в процессе производственного строительства без использо-

вания в дело древесины после расчистки площадок под нефтегазопромысловые объекты, трассы трубопроводов и т.д.

Местные партийные и советские органы с самого начала развития нефте- и газопромыслов в Западной Сибири остро ставили вопросы о необходимости государственных мероприятий по защите окружающей среды от влияния активного промышленного и транспортного строительства, о внесении в планы создания нефтегазового комплекса природоохранных мероприятий. В 1964–1975 гг. на эти цели вообще не выделялись средства, в последующий период их было явно недостаточно и только на 1985–1990 гг. средства на охранные мероприятия появились отдельной строкой в производственных планах предприятий¹⁰⁶.

Добыча нефти и газа стала мощным катализатором всех социально-экономических и демографических процессов на территории севера Западной Сибири. В 1960–1980-х гг. здесь произошел значительный рост населения, особенно в районах нефте- и газодобычи. Так, численность населения Ханты-Мансийского национального округа по данным Всесоюзных переписей населения за 1959–1989 гг. возросла в 10,2 раза, Ямало-Ненецкого национального округа – в 7,9 раза. Рост населения в Тюменской области за этот же период составил 2,8 раза, в Западно-Сибирском регионе – 1,29 раза. Характерной чертой явился рост городского населения. За 1959–1989 гг. в Ханты-Мансийском округе он составил от 27 до 91 %, в Ямало-Ненецком – от 35 до 78 %.

Тюменская область получила мощный импульс социально-экономического развития. Она стала лидером по темпам роста урбанизации среди всех сибирских регионов. По темпам экономического роста намного опередила средние показатели по России и СССР. Вместе с тем экономический рост был связан исключительно с добычей нефти и газа. Комплексность социально-экономического развития при создании ЗСНГК, несмотря на политические заявления и научно-стратегические расчеты, так и не была достигнута ни в развитии производства, ни в создании социальной инфраструктуры.

С самого начала создания нефтегазовой отрасли на севере Западной Сибири активно обсуждались вопросы строительства городов и рабочих поселков. Никак не могли однозначно решить проблему заселения региона. Одни считали, что на Севере нужно строить стационарные города и рабочие поселки, другие придерживались противоположной точки зрения, не видели необходимости в затратах на дорогостоящее социальное строительство, высказывались за экспедиционно-вахтовый метод разработки полезных ископаемых. Но жизнь расставляла свои акценты. В первые же годы строительства трубопроводов, активного обустройства промыслов происходил значительный рост населения, среди которого преобладали

люди молодого и среднего возраста, которые хотели жить семьями в стабильных, благоустроенных населенных пунктах.

Вместе с тем, несмотря на плановые намерения и декларации, заинтересованные министерства и ведомства в первую очередь стремились выполнять производственные задания, всячески экономя на социальном строительстве и обустройстве промыслов. Медленно наращивался жилищный фонд предприятий, со значительным отставанием возводились объекты социальной инфраструктуры. В 1960–1980-е гг. доля непроизводственного строительства в капитальных вложениях в создание ЗСНГК составляла лишь 12–15 %, что в среднем в 2–3 раза ниже того, что выделялось при промышленном строительстве в более обжитых районах страны. В Среднем Приобье в 1970-е гг. сложилась ситуация, при которой по мере увеличения добычи нефти, уменьшалась среднедушевая обеспеченность населения жильем. В начале 1980-х гг. были приняты решительные меры по ускорению жилищного строительства на Тюменском Севере, но они не сразу принесли желаемых результатов. План ввода жилья в XI пятилетке (1981–1985 гг.) был выполнен лишь на 86 %¹⁰⁷.

Значительная часть населения в первые годы формирования ЗСНГК вынуждена была длительное время ютиться в едва приспособленных для жилья помещениях, лишенных элементарных для современного человека удобств. При огромном значении для страны продукции комплекса его население оказывалось в более худших жизненных условиях, чем в любом другом регионе страны. В начальный период освоения Уренгойского газового месторождения примерно половина населения Нового Уренгоя проживала в балках и вагончиках. Водители автомобилей, не имея места в общежитиях, ночевали прямо в кабинах машин. В 1981 г. в Новом Уренгое, Надыме на 1 жителя приходилось примерно 4 кв. м жилой площади. Обеспеченность объектами бытового и социально-культурного обслуживания составляла от 20 до 50 % к нормам¹⁰⁸.

В процессе увлечения производственным строительством ситуация медленно менялась к лучшему. Запущенность сферы социально-бытового обслуживания населения отражала недооценку роли человеческого фактора в хозяйственном развитии, существенно сказывалась на трудовом поведении работников, их настроении, социально-психологическом климате в трудовых коллективах и была одним из главных факторов оттока новоселов из районов нового хозяйственного освоения¹⁰⁹.

Во второй половине 1980-х гг. в связи с нарастающими диспропорциями в социально-экономическом развитии страны стала меняться и политика в отношении комплексного индустриального развития в Сибири: урезались строительные программы, уменьшалось общее финансирование. В первую очередь это стало сказываться на развитии социальной сферы районов нового индустриального освоения. Финансирование строительств-

ва производственных объектов по инерции, как и в предыдущие годы, выполнялось в первую очередь за счет снижения обеспечения социальных. Строительство поликлиник, школ, домов культуры «замораживалось», а жилищное строительство приостанавливалось. Так, доля непромышленного строительства в 1986–1987 гг. в районах нового индустриального освоения Сибири не превышала 14–15 %, хотя расчеты специалистов показывали, что для эффективного и поступательного социально-экономического развития она должна составлять в начале строительства не менее 35–40 %. Такая противоречивая политика приводила к тому, что социальное строительство в районах нового индустриального освоения Сибири оказывалось в лучшем случае в состоянии стагнации, а то и вовсе прекращалось.

Одной из причин положения часто называлась пресловутая ведомственность, которая в 1970–1980-е гг. достигла своего апогея. Об этом не раз говорилось как непосредственными руководителями и организаторами, так и учеными при рассмотрении тех или иных вопросов развития районов нового индустриального освоения Сибири. Многочисленные министерства и ведомства, находясь, как правило, в Москве, неэффективно использовали выделяемые средства и ресурсы, перераспределяя их согласно своих сиюминутных интересов, не мало не заботясь о дальнейшей жизни людей в каком-нибудь из восточных регионов страны.

Но все-таки главное влияние на развитие районов нового индустриального освоения Сибири, на наш взгляд, оказывало сохранение на всех уровнях технократической идеологии, которая была очень живучей, несмотря на декларации в государственных плановых документах и казалось бы разумные управленческие решения. Упорно сохранялась традиция рассматривать процессы хозяйственного освоения новых территорий и природных ресурсов, развития новых производств в отрыве от человека, ради которого по сути это все и делалось. Развитие социальной сферы, в частности строительство комфортного жилья для населения районов нового индустриального освоения, оценивалось лишь с точки зрения обеспечения производства и строительства трудовыми ресурсами. Основная задача государственной политики и хозяйственного управления связывалась исключительно с закреплением населения в новых городах и поселках, формированием стабильных трудовых коллективов для выполнения производственных программ.

Этот вывод можно подтвердить не только конкретными показателями финансирования и планирования развития районов нового индустриального освоения, но и результатами многочисленных дорогостоящих научных исследований экономистов и социологов, которые должны были выявлять основные факторы и направления в обеспечении предприятий и строек трудовыми ресурсами. Другие задачи практически не ставились, а значит и не решались.

Все названные проблемы в полной мере касались развития ЗСНГК. Тем не менее в 1960–1980-е гг. на севере Западной Сибири создан колоссальный производственный и социально-экономический потенциал, который в 1990-е кризисные годы обеспечивал хозяйство страны энергоресурсами, позволял формировать доходы государственного бюджета на всех уровнях и выполнять внешние финансовые обязательства. Несмотря на значительные издержки и стратегические просчеты, признанные руководителями и организаторами формирования нефтегазового комплекса, сибирские нефть и газ несколько десятилетий в прямом и переносном смысле кормили страну и обеспечивали фундамент развития народного хозяйства страны.

В настоящее время продолжается разработка комплексной программы социально-экономического развития ЗСНГК до 2030 г. как в рамках общефедеральных программ, подготовленных на долгосрочную перспективу Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации, так и региональных, в которых намечен и рассчитан целый ряд стратегических направлений экономического развития Сибири. Для нефтегазовых районов в 2001–2003 гг. с участием ученых, политиков, предпринимателей и местных администраций разработаны «Стратегии социально-экономического развития Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов», которые намечены к реализации в XXI веке уже в новых по сравнению с началом формирования нефтегазового комплекса экономических условиях.

5. Строительство БАМа.

Проект строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМ) необходимо рассматривать только в самом широком смысле, не только как сугубо транспортный, а как пионерный в суровом по природно-климатическим условиям, необжитом районе, рассчитанный на его обживание и хозяйственное освоение. Со временем программа строительства железнодорожной магистрали трансформировалась в масштабный социально-экономический проект по развитию и преобразованию огромной территории востока и северо-востока страны, связанный с созданием здесь крупного хозяйственного и военно-стратегического потенциала государства.

Проект имеет давнюю историю¹¹⁰. Первые изыскания были сделаны в 1880-е гг., когда велись поиски пути железной дороги через всю Сибирь. Под руководством полковника Волошинова Н.А. и инженера транспортного строительства Прохаско И.И. летом 1889 г. проводились обследования и глазомерная съемка на маршрутах от реки Ангары через Байкальский и Северо-Муйский хребты в долину реки Муя и между реками Буя и Черный Урюм. Изыскатели, встретившись с суровыми природно-климатическими условиями, сложным рельефом территории, неразвитостью экономики, сде-

лали выводы о громадных трудностях прокладки здесь каких-либо дорог, а тем более железных, о непомерных расходах, которые могут предстать при строительстве. В результате, для Транссиба был выбран более благоприятный южный вариант прохождения пути в районе озера Байкал.

В 1911–1914 гг. по заданию правительства проводились изыскания на отдельных участках трассы с целью поисков путей в район Лены и Якутию, соединения их с Транссибом. По инициативе частных лиц и предпринимателей велись обследования возможностей проведения железнодорожных путей в золотоносные районы бассейнов рек Амур и Лена.

В советское время изыскания начали проводиться с конца 1920-х гг. в рамках разработки Генерального плана развития народного хозяйства СССР на период 1926–1941 гг., когда все партийно-советские и планирующие организации намечали перспективное развитие подведомственных им территорий в зависимости от их природных и социально-экономических возможностей. Дальневосточные власти не остались в стороне. В начале 1930 г. в ЦК ВКП(б) и СНК СССР была направлена докладная записка, где содержалось предложение о проектировании и строительстве второй магистральной железнодорожной линии к Тихоокеанскому побережью. Трассу новой линии предлагалось проложить от одной из станций западнее Байкала через северную его оконечность по направлению к Советской Гавани, с последующим развитием системы опорных железнодорожных узлов на океанском побережье. В этом документе будущая железная дорога впервые была названа Байкало-Амурской магистралью (БАМом)¹¹¹.

Предложение ориентировочного направления второй широтной магистрали сопровождалось описанием возможных вариантов перспективного хозяйственного развития в зоне железной дороги, которая охватывала обширные территории Средней Ангары, Верхней Лены, Северного Байкала, Нижнего Амура и океанское побережье. Здесь намечался в основном индустриальный комплекс производств с преобладанием горнодобывающих отраслей и первичной переработки ископаемого сырья. Основываясь на сведениях из геологических отчетов, проектанты намечали создание в Усть-Нимане крупного индустриального комплекса в составе мощного металлургического комбината, который сможет обеспечить производство 500 тыс. т проката и 200 тыс. т чугуна, цинкового завода производительностью 50 тыс. т продукции. Кроме того, в составе комплекса проектировались: коксовый завод, огнеупорное производство и ряд предприятий сопутствующих отраслей химической промышленности. Общая сумма капитальных вложений в Усть-Ниманский индустриальный район определялась в размере 354 млн. руб.¹¹²

Сельскохозяйственное производство пока считалось слишком затратным. Вместе с тем, высказывалась необходимость комплексного развития территории с широкой программой транспортного строительства, развития

автогужевых дорог, водных сообщений и другого рода подъездных путей, авиалиний и радиотелеграфной связи. Общая сумма затрат на реализацию данного проекта определялась в размере 3157,9 млн. руб., предполагаемая численность населения зоны может достигнуть 702,9 тыс. чел., а производимая им годовая продукция оценивалась в 923,5 млн. руб.¹¹³

Эта первая проектировка плана социально-экономического развития зоны прохождения Байкало-Амурской магистрали была составлена по ещё дореволюционным материалам и, как признавали сами проектанты, была очень предварительной, так как исследование районов, намечаемого транспортного и промышленного строительства, было крайне недостаточным. В топографическом отношении зона БАМа была изучена только на 10 %. «Из 1200 месторождений полезных ископаемых... работавших месторождений – 9 %, осмотрено специалистами – 30 %, известных по непроверенным данным – 38 % и с неопределенным местом нахождения – 23 %. Почти 2/3 месторождений нуждаются не только в проверке, но даже в определении самой местности залегания»¹¹⁴.

Систематические работы по обследованию территории прохождения БАМа начаты в 1931 г. Дальневосточной комплексной экспедицией Академии наук СССР, которая к 1933 г. провела целый комплекс исследований. Изучение различных участков будущей трассы и прилегающих к ней территорий проводилось многими специалистами геодезистами, картографами, геологами, гидрологами и др. Но первые результаты поставили еще больше вопросов, чем дали ответов. На одном из совещаний по обсуждению результатов работы академических экспедиций говорилось, что проведенный объем исследовательских работ не позволяет пока разработать конкретный проект строительства железнодорожной магистрали и хозяйственного освоения района вокруг неё¹¹⁵.

Для рационального использования научных сил и средств предлагалось организовать единую централизованную материально-техническую базу. Роль координатора за проведением исследований и подготовительных работ была закреплена за Управлением строительства БАМа, в составе которого функционировали отделы – научно-исследовательский и освоения. Все исследовательские материалы, касающиеся района БАМа, в самых различных формах должны передаваться в эти отделы для изучения и практического использования.

Район БАМа значительно расширился. Теперь он охватывал не только узкую 15-ти километровую полосу вдоль магистрали, как определялось ранее, а более значительную территорию востока и северо-востока страны, на которой необходимо было запланировать и провести комплексные исследования. В текущие и перспективные планы были внесены значительные коррективы, намечены различные направления исследований с закреплением координирующих и ответственных организаций. Дальневосточ-

ному геологическому управлению и краевому геологическому тресту поручалось проведение сплошной топографической съемки и составление геологической карты района. Дальневосточному отделению ВАСХНИЛ, Геофизическому институту и управлению Союзмелиоводхоз было рекомендовано в течение 1934 г. развернуть на территории района сеть агрометеорологических, гидрометрических и опытных мелиоративных станций. На основе проведенных Дальневосточной экспедицией АН СССР в 1932–1933 гг. геоботанических исследований этим организациям, поручалось произвести районирование зоны БАМа по климатическим, почвенным и агротехническим условиям. Экспериментальные агротехнические и мелиоративные работы должны были показать экономическую эффективность и возможные границы сельскохозяйственного производства в зоне БАМа¹¹⁶.

В планы работ второй пятилетки на 1934–1935 гг. попали исследования по созданию энергетической базы индустриального комплекса в зоне БАМа. Правительство одобрило предложение дальневосточных краевых организаций о строительстве в крае металлургических предприятий. Госплану СССР было поручено разработать комплекс мер, обеспечивающих срочное строительство железнодорожных линий в район Усть-Нимана и к Комсомольску-на-Амуре. На XVII съезде ВКП(б) в 1934 г. председатель Госплана В.В. Куйбышев в своем докладе сказал, что для промышленного развития Дальневосточного края прежде всего необходимо развитие транспорта. «Строительством вторых путей Уссурийской железной дороги, развертыванием постройки крупнейшей новой Байкало-Амурской магистрали, крупных шоссейных дорог и, наконец, постройкой автосборочного завода в ДВК разрешается в основном проблема сухопутного транспорта»¹¹⁷.

Ускоренного строительства на Дальнем Востоке требовала и международная обстановка в регионе. Осложнившиеся отношения с Японией вполне могли привести к войне. Возникла военно-оборонная необходимость в строительстве второй железнодорожной магистрали, имеющей выход к Тихому океану. Поэтому в государственные планы были внесены как крупные изыскательские работы, так и непосредственно строительные. Новый город Комсомольск-на-Амуре стал оцениваться важным промышленным и стратегическим пунктом, активизировалось строительство железной дороги до Хабаровска и Советской Гавани. Однако всех планов в предвоенные годы выполнить не удалось. Хотя, Дальневосточный край получил большой импульс в своем экономическом развитии. Сумма ассигнований по капитальному строительству, освоенная в 1937 г., превысила уровень 1928 г. в 22,5 раза. В области транспортного строительства в годы второй пятилетки усилена Транссибирская магистраль на участке Карымская-Уссурийск протяженностью 2386 км, реконструировано и построено 2340 км железнодорожных линий, в том числе новых – 805 км. Всего протяженность новых и вторых путей составила 3191 км.¹¹⁸

Научно-изыскательские и проектные работы по сооружению БАМа затягивались по объективным и субъективным причинам. Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 17 августа 1937 г. создана специальная контора «БАМтранспорт» в рамках Наркомата путей сообщения (НКПС), которая получила государственное задание приступить к широкому производству изыскательских и проектных работ по всей трассе протяженностью около 4500 км через Усть-Кут–Нижнеангарск–Комсомольск-на-Амуре до Советской Гавани (порт Ванино). Эта контора, в дальнейшем переименованная в БАМпроект, уже к 1939 г. превратилась в мощную специализированную организацию, ведавшую научной подготовкой строительства и перспективного развития железнодорожной сети на территории Сибири и Дальнего Востока. Укомплектованная квалифицированными, с богатым практическим опытом специалистами, оснащенная внушительной экспериментальной и производственно-технической базой, эта организация решала вопросы не только транспортного строительства, но и пионерного освоения новых территорий в восточных районах страны¹¹⁹.

БАМпроектом, включенным в систему Главного управления железнодорожного строительства, с использованием материалов ранее сделанных исследований, удалось в короткие сроки провести огромный объем работ и в основном подготовить проект Байкало-Амурской магистрали. Для хозяйственного проектирования в зоне строительства железной дороги был собран и систематизирован материал, комплексно освещающий природно-климатические, горно-геологические и другие характерные условия для экономико-географического районирования. Геоботанические обследования дали сведения, необходимые для рекомендаций по развитию сельскохозяйственного производств, уточнились многие данные по ранее мало известным месторождениям полезных ископаемых, были выявлены новые, хотя бы примерно определены возможности гидроэнергетических и топливных ресурсов¹²⁰.

Главным результатом, проведенных в 1930-е гг. научно-исследовательских и проектных работ, стал выбор генерального направления второй широтной магистрали в Сибири, который позволил приступить к конкретному проектированию трассы. В 1937–1942 гг. были составлены задания и технические проекты на участках Тайшет–Братск, Усть-Кут–Нижнеангарск, Тында–Зея–Нора, Ургал–Комсомольск-на-Амуре–Советская Гавань. На центральном участке от Усть-Кута до Тынды проведены только рекогносцировочные и предварительные изыскания.

В 1940–1941 гг. был построен первый подход к магистрали участок Бам – Тында, который в 1942 г. в чрезвычайных обстоятельствах войны разобрали, рельсы передали для рокадной дороги вдоль р. Волги, необходимость в которой появилась в связи с обороной Сталинграда. В 1941 г. строительство продолжалось на направлении Волочаевск–Комсомольск-

на-Амуре с целью соединения с Транссибирской магистралью. В 1942 г. проложена ещё одна соединительная линия Известковая–Ургал. Восточный участок дороги введен в эксплуатацию в 1945 г. и сыграл существенную роль в доставке грузов во время войны с Японией. Прокладка западного участка Тайшет–Лена велась в 1946–1951 гг.¹²¹

В послевоенные годы внимание к строительству БАМа несколько ослабло. С открытием нефтяных месторождений на западе Сибири, родились новые идеи и варианты железных дорог. Однако в 1960-е гг. специалисты все чаще высказывали мнение о необходимости строительства Северосибирской магистрали и возобновлении изысканий и строительных работ на БАМе. В 1967 г. принято постановление правительства «Об усилении изысканий БАМа». К работе были привлечены крупные научные и проектные организации страны, в задачу которых входила корректировка имеющихся проектных материалов и новое технико-экономическое обоснование строительства.

8 июля 1974 г. принято постановление ЦК КПСС «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали»¹²², от которого ведется отсчет нового самого результативного этапа в сооружении БАМ. В планах социально-экономического развития страны обозначилась новая грандиозная программа. Сама железнодорожная трасса протяженностью свыше 3000 км должна была пройти от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре по районам со сложнейшими природно-климатическими условиями, пересечь 11 полноводных рек, и 7 горных хребтов. Более 1000 км дороги запроектировано по районам вечной мерзлоты, должно быть построено 136 мостов длиной от 100 м до 1,5 км каждый. Всего же планировалось построить 3200 искусственных сооружений, в среднем примерно по одному на километр пути. Причем многие из них уникальные, например тоннели через неприступные горные хребты – Северо-Муйский длиной 15 км, Байкальский – 6,7 км, мост через Амур у Комсомольска-на-Амуре протяженностью 1,5 км и мост через Зейское водохранилище с пролетами в 134 м и мощными высокими опорами. На трассе запланировано 200 с лишним станций и разъездов, около 60 городов и поселков¹²³.

Ориентировочный объем капиталовложений в объекты БАМа в этот период был определен примерно в 1500 млн. руб. Затем он неоднократно пересматривался. После постановления правительства строительство сильно активизировалось. Намечен специальный план мероприятий по развитию мощной базы стройиндустрии в прилегающих районах: расширились и реконструировались предприятия по производству строительных материалов в пос. Шимановском, Тайшете, Нижнеудинске, Братске, намечалось строительство новых в Усть-Илимске, Усть-Куте в Комсомольске-на-Амуре и др. Практически заново создавалась энергетическая база региона.

Начало строительства сопровождалось большой идеологической пропагандой. Стройка объявлялась очень престижной, всесоюзной, комсомольской, на которую призывались поехать тысячи людей. Ажиотаж подкреплялся обещаниями более высокой заработной платы, более комфортных условий труда и проживания в новых городах. Не исключался и моральный аспект, связанный с осознанием значимости происходящего и участия в грандиозных свершениях. Много говорилось о жизненной необходимости БАМа для дальнейшего социально-экономического развития страны. Рекламировалось, что новая магистраль разгрузит Транссиб, даст возможность более эффективно организовать перевозки. Было подсчитано, что со временем на БАМ можно будет переключить до 20–30 млн. т грузов, доставляемых на Дальний Восток по Транссибирской магистрали из районов западнее Тайшета. Самое главное, что поражало воображение: БАМ на сотни километров сокращал железнодорожный путь от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре.

Менее всего говорилось о военно-стратегическом назначении магистрали, хотя оно подразумевалось, как одно из основных. В 1970-е гг. международная обстановка на Дальнем Востоке не отличалась стабильностью. Особенно напряженными были отношения с Китаем. Кроме того, преследовались совершенно прагматические цели повышения экономической эффективности процессов материально-технического и продовольственного обеспечения северных территорий страны. С хозяйственным развитием зоны БАМа сюда можно будет перенести опорные пункты снабжения районов Крайнего Севера из Иркутска, Улан-Удэ, Хабаровска и др. более южных и отдаленных от Севера городов.

Одновременно со строительством железной дороги объявлялось общее хозяйственное освоение зоны БАМ, в которую включалась огромная территория площадью 1,6 млн. кв. км. Геологи считали, что уже известные и разведанные месторождения полезных ископаемых позволяют построить здесь уникальные горнодобывающие и перерабатывающие предприятия. Большие надежды связывались с разработкой Удоканского месторождения медных руд, где строились планы сооружения мощного горно-обогатительного комбината и медеплавильного завода. Планировалось масштабное освоение Южно-Якутского бассейна коксующихся углей, доступных в основном для добычи открытым способом. На базе Чульманского месторождения железных руд считалось возможным создание новой базы черной металлургии на Дальнем Востоке. Кроме месторождений полезных ископаемых, специалистами были изучены гидроэнергоресурсы, лесные богатства. Накоплены сведения об особенностях климата и природной среды, без чего не возможно было вести планирование научно обоснованного комплексного освоения зоны БАМ.

Одновременно с разворотом строительных работ началась разработка масштабной социально-экономической программы для района Байкало-Амурской магистрали. В 1975 г. создан Научный Совет АН СССР по проблемам БАМа, возглавляемый академиком Аганбегяном А.Г., который не только разрабатывал основы комплексного программно-целевого планирования, но и координировал по заданию правительства всю деятельность в стране по разработке и реализации программы.

В 1978–1981 гг. была намечена система мероприятий и подготовлен проект. Целевая комплексная программа хозяйственного освоения зоны БАМа на период до 1990 г. после детальных обсуждений была утверждена Госпланом СССР. Часть её вошла в план экономического и социального развития страны на одиннадцатое пятилетие¹²⁴.

По мнению историка Власова Г.П. комплексная программа, декларировавшаяся советским правительством, не была разработана, что явилось причиной не выполнения намечавшихся целей по хозяйственному освоению огромной территории Северо-Запада России¹²⁵. На наш взгляд, вопрос значительно сложнее. В 1970–1980-е гг. разработка программы строительства Байкало-Амурской магистрали и освоения прилегающей к ней территории переживала определенный исторический этап. Она развивалась и определялась в соответствии с вызовами времени. Другое дело, как проходила ее реализация под влиянием различных объективных и субъективных факторов. Наша задача выяснить, в какой мере теория и практика соответствовали друг другу.

Учеными и специалистами различных направлений и рангов в этот период проделана огромная работа по определению путей социально-экономического развития зоны БАМа. Причем, не подвергалась никакому сомнению пионерная и определяющая роль железнодорожной магистрали. Её строительство и обустройство зоны прохождения как раз и намечалось как первый этап социально-экономического развития территории. Другое дело, что история не дала шанса выполнить эту программу последовательно и в короткий срок. Противоречивые события в стране и в мире, явились тормозом её дальнейшего развития и отодвинули выполнение на неопределенную пока перспективу.

Главной целью комплексной программы освоения зоны БАМ в 1970–1980-е гг. определялось стремление в короткие сроки сформировать в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке мощную промышленную зону на основе наиболее полного использования природных ресурсов для удовлетворения потребностей народного хозяйства страны в топливе, лесе, металле. При этом предусматривалось поэтапное сооружение угольных, лесных, горнорудных предприятий, прокладка самой магистрали и ряда путей сообщения, предприятий по производству товаров народного потребления. Как само собой разумеющееся, называлась необходимость создания бла-

гоприятных условий труда и быта населения и формирование по-возможности своей продовольственной и строительной базы.

Особые экстремальные природно-климатические условия региона БАМ, а также повышенные затраты на капитальное строительство обусловили определенную экономическую стратегию, основными направлениями которой намечались тщательные экономические расчеты при отборе рекомендуемых к строительству предприятий, при обеспечении наибольшей эффективности их производственных процессов, рекомендовалось ориентироваться на экономию труда, на минимальное привлечение населения и максимальное использование новейшей техники, малоотходных технологий с целью повышения производительности труда. В программе предусматривались опережающие темпы создания инфраструктуры, в первую очередь социально-бытового обустройства прилегающей к магистрали территории.

Согласно расчетов специалистов в 1981–1985 гг. предстояло закончить подготовку территории и завершить сооружение базовых объектов производственной инфраструктуры, транспортных коммуникаций, чтобы обеспечить доступ к освоению важнейших источников сырья. Свыше 50 % капитальных вложений направить на развитие энергетики, строительной индустрии, ремонтного машиностроения и агропромышленного комплекса для того, чтобы в последующий период создать условия для интенсивного развития угольной, горнорудной, лесной отраслей промышленности. Именно они планировались в качестве основных в хозяйственном комплексе зоны БАМ.

На следующем этапе в 1986–1990 гг. планировалось развитие перерабатывающих отраслей. Большое внимание уделялось развитию цветной металлургии с учетом повышения комплексности использования исходного сырья и углубления его переработки. Особая роль отводилась освоению Удоканского меднорудного месторождения. Несмотря на то, что потребуются большие капитальные вложения, в 1981–1985 гг. планировалось завершить все предпроектные и проектные работы и определить рациональную и эффективную схему обогащения медистых песчаников, с тем, чтобы приступить в следующем пятилетии к сооружению объектов первой очереди Удоканского горно-обогатительного комбината.

Примерно такая же схема намечалась и по освоению Молодежного месторождения хризотил-асбеста, огромных запасов Сыннырского массива. При комплексной переработке сынныритов можно получать большое количество глинозема, необходимого для алюминиевой промышленности Восточной Сибири, безхлорных калийных удобрений, цемента и т.д.

Сочетание крупных запасов коксующихся углей и железорудных ресурсов в Южной Якутии позволило проектантам запланировать создание здесь новой металлургической базы. В обоснование предложений говори-

лось, что эта проблема назрела давно. Имеются ещё довоенные проекты строительства в районе предприятий черной металлургии. Тем более, что хозяйство Дальнего Востока и Забайкалья длительное время испытывают недостаток в прокате черных металлов. В программе строительства БАМа намечен круг мероприятий, необходимых для подготовки технико-экономического обоснования освоения железорудного месторождения в Южной Якутии, а строительство здесь горнодобывающих и металлургических предприятий предусматривалось в «Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981–1985 гг. и на период до 1990 г.»

Широкое развитие всех отраслей машиностроения для зоны БАМа не предусматривалось, считалось, что здесь рациональнее создать мощную ремонтно-механическую базу, так как уже имеется огромное количество сложной отечественной и зарубежной техники. Значительная часть машин и механизмов изготовлена в северном исполнении, но как свидетельствует опыт их эксплуатации, в зимнее время они все-таки выходят из строя. Потеря рабочего времени из-за технических поломок возрастает зимой в 1,2–1,5 раза. Поэтому на месте нужны оперативно действующие и современно оснащенные ремонтно-механические предприятия. В первую очередь необходимо создание ремонтных баз для лесодобывающих и лесоперерабатывающих предприятий в зоне БАМа, горнодобывающих и строительных. В этих целях уже в ближайшие годы одиннадцатой пятилетки нужно запланировать в Нерюнгри первую очередь крупного ремонтно-механического завода широкой специализации, на котором предусмотреть и ремонт уникальной угледобывающей техники.

Проектанты программы БАМ отмечали, что своевременная подготовка энергетической базы – одно из условий успешной реализации проекта. Они планировали, что её создание может идти по двум направлениям: строительство новых электростанций и постепенное подключение к ближайшим энергосистемам Сибири и Дальнего Востока. Увеличение выработки электроэнергии намечалось за счет строительства первой очереди Нерюнгринской ГРЭС, расширения Амурской ТЭЦ. В обеспечении электроэнергией центральных районов БАМа важная роль отводилась Зейской ГЭС.

Много внимания уделялось развитию строительной базы, для которого по расчетам специалистов в первое пятилетие реализации программы, необходимо планировать не менее 30 % всех капитальных вложений, направляемых на производственное строительство. В 1981–1985 гг. с началом разворота работ по хозяйственному освоению зоны БАМ необходимо предусмотреть строительство мощных предприятий строительной индустрии: заводов по производству стеновых материалов, кирпича, сборного железобетона, добыче нерудного сырья и т.д. Выпуск строительных материалов должен возрасти в 2–2,6 раза. Для его обеспечения предлагается

построить заводы железобетонных изделий в Нижнеангарске, Чаре, заводы крупнопанельного домостроения в Усть-Куте, Тынде, Нерюнгри.

Самые крупные строительные базы планировалось организовать в районах первоочередного хозяйственного освоения Южно-Якутском и Верхнеленском, на долю которых в ближайшее пятилетие должно приходиться не менее 50 % объема капитальных вложений.

В разработанной программе по освоению зоны БАМ, впервые пожалуй в практике советского социально-экономического планирования, столь масштабно решались социальные вопросы, учитывалось одновременно множество факторов, способствующих созданию благоприятных и комфортных условий труда и быта в регионе. Было подсчитано, что при оценке эффективности комплекса мероприятий по хозяйственному освоению зоны, необходимо заложить гораздо большие средства на развитие социально-бытовой инфраструктуры, чем в уже освоенных районах. Удельные расходы в расчете на душу населения должны как минимум в 3 раза превышать аналогичные показатели, достигнутые в центральных районах страны. В отдельных районах зоны такое превышение будет ещё более значительным, поскольку потребность в капитальных вложениях должна рассчитываться применительно к условиям каждого района БАМа.

Предложения проектантов по решению социальных проблем подкреплялись значительным массивом исследований, среди которых особое место занимало изучение проблем адаптации человека к суровым природно-климатическим условиям, условиям не обжитой территории, отдаленной от мест традиционного проживания и т.д. Изучались факторы, способные смягчить негативное воздействие объективных обстоятельств. В связи с этими проблемами выдвигалось предложение предусмотреть значительные затраты на охрану окружающей среды. Для территории зоны БАМа по мнению специалистов необходимо запланировать их не по средним нормам по стране (3–5 %), а в размере 7–10 % объема всех капитальных вложений.

Особую важность, считали проектанты, представляет разработка и реализация системы мероприятий по обеспечению продовольствием населения БАМ. Многие товары народного потребления сюда можно завозить, но для обеспечения продовольствием нужны другие критерии. Разработки биологических, сельскохозяйственных учреждений доказали, что современная наука может обеспечить производство наиболее ценных видов продуктов питания на месте. Несмотря на значительные затраты на их производство, они будут более качественными, чем завезенные из других районов страны. Перевозки не только снижают качество продуктов, но и, как посчитали специалисты, требуют значительных затрат, которые в принципе могут использоваться для их производства на месте. Целесообразно ориентировать местное сельское хозяйство на производство малотранспорта-

белых, но ценных видов продовольствия: цельного молока, диетического мяса и яиц, свежих овощей и зелени. Сельскохозяйственные предприятия могут вполне успешно действовать в Верхнеленском, Зейском, Комсомольском и др. районах БАМ. В перспективе они могут обеспечивать до 3/4 потребности в сельскохозяйственной продукции.

В целом проектанты видели в перспективе в районе прохождения Байкало-Амурской магистрали высокоразвитый во всех смыслах регион, с преимущественно индустриальным производством и городским населением. Здесь в 1990-е гг., когда железная дорога полностью вступит в эксплуатацию, и образуются территориально-производственные комплексы, будет проживать около четырех млн. чел. примерно в 100 городах и поселках городского типа. В начале 1980-х гг. в зоне БАМ было 4 города (Усть-Кут, Тында, Северобайкальск и Комсомольск-на-Амуре) и около 50 поселков, основную массу которых составляли железнодорожные.

К сожалению такая прекрасная и всесторонне продуманная программа оказалась далеко не полностью претворенной в жизнь. Хотя в рамках её и многое сделано. В суровом и ранее малообжитом сибирском краю построены новые современные города, в которых в 1990 г. проживало около двух млн. человек, созданы передовые в своих отраслях предприятия и строительные организации¹²⁶.

Самое главное, что в Сибири с 1989 г. действует вторая широтная магистраль от Тайшета на Транссибе до самых берегов Тихого океана протяженностью около 4 тыс. км. Строительство её основного направления активно развернулось в условиях высокого трудового энтузиазма во второй половине 1970-х гг. и велось из четырех пунктов одновременно. От станции Лена на восток, от станции Тында на восток и запад, от Комсомольска-на-Амуре – на запад, от станции Новый Ургал – на восток и запад. С использованием самых передовых методов, мощной техники, специальных технологий, учитывающих условия районов прохождения трассы, строительство велось высокими темпами. Почти километр рельсового пути в день¹²⁷.

Движение по железной дороге началось уже в процессе строительства. С 1 января 1981 г. в системе Министерства путей сообщения СССР образована 32 железнодорожная магистраль страны с тремя отделениями (Тындинским, Ургальским и Северо-Байкальским) и 84 станциями. За 1978–1990 гг. ею перевезено 279 млн. грузов, в том числе 112,7 млн. т угля, 65,4 млн. т леса, 33 млн. пассажиров¹²⁸.

Вместе с тем, справедливости ради, необходимо отметить, что строительство дороги не происходило точно по намеченному плану Строители встретились с трудностями как объективного характера, связанными с природно-климатическими условиями региона, так и субъективными, возникшими в результате недоработок в процессе изысканий. Отсутствие

точного и правильного прогноза геологических условий территории дороги потребовало организации дополнительного дорогостоящего разведочного бурения. Трудности проходки тоннелей, затягивающие прокладку трассы, обусловили необходимость строительства обходов, которые могли бы обеспечить движение на время пробивки тоннелей. Временные обходы были сделаны у Байкальского, Кодарского и Северо-Муйского тоннелей. Они, в свою очередь, являлись сложными инженерными сооружениями, требовали дополнительных расходов и издержек различного плана. Как следствие просчетов, сметная стоимость БАМа к концу 1980-х гг. возросла по сравнению с проектной в 1,5 раза и достигла суммы около 10 млрд. руб.¹²⁹

К 1990 г. открытие сквозного движения по БАМу не принесло тех огромных прибылей, о которых говорилось в первоначальном варианте проекта. Однако приобретенный в процессе проектирования и строительства опыт и созданный научно-технический и производственный потенциал на востоке и северо-востоке страны, позволяют решить многие проблемы. Вопрос не в том, нужна или не нужна Байкало-Амурская магистраль, а в том, насколько она пригодится для решения социально-экономических и политических задач страны в XXI веке.

К сожалению, не реализовались в полной мере планы по хозяйственному развитию территории. Из восьми проектировавшихся ТПК, частичное развитие получили лишь половина. В определенном в качестве первоочередного в строительной программе зоны БАМ Южно-Якутском ТПК планировалось организовать подобие Донбасса или Кузбасса – крупный центр угледобычи и черной металлургии. Удалось лишь интенсивно наращивать добычу угля. Не приступили к освоению Удоканского месторождения медных руд. В рыночных условиях сделанные ранее расчеты о целесообразности его разработки вообще поставлены под сомнение. Уже во второй половине 1980-х гг. ведомства, закрепленные за выполнением той или иной части программы, стали уклоняться от своих обязательств, особенно по новому строительству предприятий, жилья, объектов социально-бытового обустройства. Самое главное, что стали нарушаться принципы централизованного управления и финансирования по реализации программы.

Закончилось время восторженных прогнозов и оптимистических научных оценок. Стали высказываться даже прямо противоположные мнения, что не могло не сказываться на результатах строительства на БАМЕ. Изменение общей социально-экономической и политической обстановки в стране влияло на трудовую активность. Начался отток кадров. Только в 1987–1990 гг. с предприятий БАМа уволилось и выехало за пределы региона около 40 тыс. рабочих. Замедлились темпы притрассового обустройства, не осваивались примерно наполовину уже сокращенные на двенадцатую пятилетку ассигнования на новое строительство, заметно ухудшилось

централизованное продовольственное и промтоварное снабжение населения.

Изменилось отношение к БАМу в государственных и научных организациях. В 1987–1988 гг. постепенно перестал действовать Научный совет АН СССР по проблемам БАМа, долгие годы игравший ведущую роль в научном обеспечении строительства и хозяйственного освоения зоны. Специалисты Совета, возглавляемые академиком Аганбегяном А.Г., разрабатывали предложения по созданию индустриального пояса вдоль дороги, настойчиво отстаивали свое мнение по вопросам строительства, своими рекомендациями помогали устранять недостатки и проблемы, выявлявшиеся в процессе строительства.

В 1990-е гг. научным управлением и прогнозированием в зоне БАМа все в большей степени стали заниматься региональные организации, программа развития зоны БАМ стала рассматриваться в рамках долгосрочных программ, разрабатываемых для Восточно-Сибирского и Забайкальско-Дальневосточного регионов до 2010–2020 гг.

¹ См: **Ламин В.А.** Геополитические факторы социально-экономического развития Сибири.// Сибирь: политика, экономика, управление. 1992. № 1. С.34-35.

² **Савицкий И.М.** Развитие оборонной промышленности в Сибири (1941 – 1960-е гг.)// Региональные процессы в Сибири в контексте российской и мировой истории. Новосибирск, 1998. С. 103.

³ **Рабочий класс** Сибири в период упрочения и развития социализма. Новосибирск, 1984. С. 59

⁴ **Историческая** энциклопедия Кузбасса. Т. 1. Кемерово, 1996. С. 364.

⁵ **Савицкий И.М.** Развитие оборонной промышленности Сибири. С.105.

⁶ **Савицкий И.М.** Оборонная промышленность Западной Сибири (конец 1930-х – середина 1960-х гг.)// Экономика и организация промышленного производства. 1999. № 8. С. 169.

⁷ Там же.

⁸ Там же. С. 170.

⁹ **Красноярск.** Очерки истории города. Красноярск, 1988. С.243-250.

¹⁰ **Сталин И.** Соч. М., 1997. Т.16. С.15-16.

¹¹ **Симонов Н.** Военно-промышленный комплекс СССР в 1920-е 1950-е гг. М., 1996. С.192.

¹² **XX съезд КПСС:** Стенографический отчет. Ч.1-2. М., 1956. С.52-53.

¹³ Цит. по: **Артемов Е.Т.** Научно-техническая политика в советской модели позднеиндустриальной модернизации. М., 2006. С.78.

-
- ¹⁴ Там же. С.82.
- ¹⁵ **Белоусов А.** Становление советской индустриальной системы.// Россия XXI в. № 2. М., 2000. С.44-45.
- ¹⁶ **Букин С.С., Исаев В.И.** Урбанизация Сибири в XX в.: закономерности и особенности. // Хозяйственное освоение Сибири в контексте отечественной и мировой истории. Новосибирск, 2005. С.157 – 158.
- ¹⁷ **Литературная газета.** 1987. 25 марта.
- ¹⁸ **Каплан В.И.** Загадочный конец ИМХ и МП. // Мировая экономика и международные отношения. 1992. № 7. С. 142-144.
- ¹⁹ См: **Пыжиков А.Данилов А.** Рождение сверхдержавы. 1945–1953 годы. М., 2002. С.235 – 236.
- ²⁰ **Букин С.С., Исаев В.И.** Урбанизация Сибири в XX в.: закономерности и особенности. С.158.
- ²¹ Там же. С. 159.
- ²² **Железногорск.** Красноярск, 2000. С.12–13.
- ²³ **Кучин С., Просвирин А.** Красноярск–26. Красноярск, 2006. С. 5.
- ²⁴ **Савельев В.** Секреты зеленых гор. Красноярск, 2001. С. 249–250.
- ²⁵ **Артемов Е.Т.** Указ соч. С.105.
- ²⁶ Там же. С. 205.
- ²⁷ См: **Амосенок Э.П. Бажанов В.А.** Оборонный комплекс Сибири// Сибирь: проблемы конверсии. Материалы Всероссийской конференции по экономическому развитию Сибири. Июнь 1993г. Секция «Конверсия». Новосибирск, 1993. С.3.
- ²⁸ Об истории разработки проекта см.: **Долголюк А.А. и др.** Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность). Новосибирск. 2002. С. 148 – 229; **Савчук Н.В.** Ангаро-Енисейский регион : социально-экологические проблемы хозяйственного освоения (1950 – 1990 гг.) Ангарск, 2006. С.54-167.
- ²⁹ **Сибирь** на пороге нового тысячелетия. Новосибирск. 1999. С. 33.
- ³⁰ **Материалы** конференции по изучению производительных сил Иркутской области. Иркутск, 1947. С.107–108.
- ³¹ См.: **Коновалов А.Б.** Партийная номенклатура Сибири в системе региональной власти. 1945–1991. Кемерово, 2006. С. 180.
- ³² **Байбаков Н.К.** От Сталина до Ельцина. М., 1998.С.186-187.
- ³³ Государственный архив Красноярского края (**ГАКК**). Ф. П-26. Оп. 35. Д.52. Л.2–3.
- ³⁴ **Тимошенко А.И.** Рождение гиганта. Красноярск, 1988. С.33.
- ³⁵ **Развитие** производительных сил Восточной Сибири. Общие вопросы развития производительных сил. М., 1960. С.6–7, 11, 22–24, 105.

- ³⁶ **Развитие** производительных сил Восточной Сибири. Энергетика. М., 1960. С.7, 13; То же. Топливо и топливная промышленность. М., 1960. С. 32.
- ³⁷ **Обсуждение** перспектив развития производительных сил Сибири и Дальнего Востока.// Известия СО АН СССР. Серия общественных наук. Вып.2. 1969. № 6. С.146-148
- ³⁸ **Марк Константинович Бандман**: вехи жизни и деятельности.//Проблемные регионы ресурсного типа. Азиатская часть России. Вып.4.Новосибирск, 2005. С.8-9.
- ³⁹ **Сибирь** в едином народно-хозяйственном комплексе. Новосибирск, 1980. С.276–277
- ⁴⁰ **Долголюк А.А.** Формирование трудовых коллективов Братско-Усть-Илимского ТПК. 1955–1980. Новосибирск, 1988. С. 57, 59.
- ⁴¹ **Красноярский** край. Красноярск, 1984. С.170.
- ⁴² **ГАКК.** Ф.П-26. Оп. 8. Д.343. Л.20. Очерки истории Красноярской краевой организации КПСС. 1895–1980. Красноярск, 1982. С.483.
- ⁴³ **ГАКК.** Ф.П-26. Оп. 14. Д. 164. Л.48.
- ⁴⁴ Там же.
- ⁴⁵ **ГАКК.** Ф.П-26, Оп.14. Д.162. Л.17-30, 38-40, 42-44, 55-58
- ⁴⁶ **Сибирь** в едином народно-хозяйственном комплексе. С.270.
- ⁴⁷ **Ломако П.Ф.** Сибирь – край алюминия. М., 1980. С.68-69.
- ⁴⁸ **Долголюк А.А.**Формирование трудовых коллективов Братско–Усть-Илимского ТПК. С.61–63.
- ⁴⁹ Там же. С.60-61.
- ⁵⁰ **Цыкунов Г.А.** Ангаро-Енисейские ТПК: проблемы и опыт (исторический аспект). Иркутск, 1991. С.72
- ⁵¹ См: **Григорьев К.Н.** Канско-Ачинский угольный бассейн. М., 1968. С.6.
- ⁵² **ГАКК.** Ф.П-26, Оп.9. Д.396. Л.303-305.
- ⁵³ **ГАКК.** Ф.П-26. Оп.9. Д. 398. Л.113–119; Назаровский Городской Государственный Архив. Ф.161. Оп.1. Д.136.Л.8.
- ⁵⁴ **Ситникова А.И.** Итатское буроугольное месторождение.//Вестник Западно-Сибирского и Новосибирского Геологических управлений. 1958. Вып.3. С. 17-18.
- ⁵⁵ См: **XX съезд КПСС.** Стенографический отчет. М. 1956. С.441;.Развитие производительных сил Восточной Сибири. Общие вопросы развития производительных сил. М., 1960. С.6-7,11,22-24,105.
- ⁵⁶ **РГАЭ.** Ф.236. Оп.1. Д. 187. Л. 193-194
- ⁵⁷ **Горизонты** КАТЭКа. Красноярск, 1977. С. 8-9
- ⁵⁸ **РГАЭ.** Ф.236. Оп.1. Д.189. Л.70
- ⁵⁹ Там же. Ф.14. Оп.1. Д. 715. Л.1-5, 13.

-
- ⁶⁰ См: **Проблемы** развития Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса. Красноярск, 1977. С.24.
- ⁶¹ **Мазовер Я.А.** Важнейший топливно-энергетический комплекс СССР. М., 1981. С.54.
- ⁶² **Поиск** ведет наука. Красноярск, 1984. С.71
- ⁶³ **КПСС** в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Т.12. М., 1978. С.423
- ⁶⁴ **Технический Архив** Института «Сибгипрошахт». Годовые отчеты о работе Института за 1979–1981 гг.
- ⁶⁵ **Техника**, технология и защита окружающей среды КАТЭКа в свете решений XXVI съезда КПСС. Красноярск, 1982. С.96–98.
- ⁶⁶ **Угли Сибири** – народному хозяйству. Иркутск, 1981. С.86.
- ⁶⁷ **Всесторонний** анализ окружающей природной среды. Труды IV Советско-Американского симпозиума. Джексон. Вайоминг. 22–27 октября 1979. Ленинград, 1981. С.316.
- ⁶⁸ **Текущий Архив** разреза «Бородинский». Летопись предприятия. С.53.
- ⁶⁹ РГАЭ. Ф.8707. Оп.1. Д.38. Л. 193-194,241-243, 246
- ⁷⁰ **Текущий Архив** разреза «Бородинский». Летопись предприятия. Л.37.
- ⁷¹ Там же. С.57-58.
- ⁷² **Уголь**. 1981. №9. С.26.
- ⁷³ Там же. №9. С.26, 49
- ⁷⁴ Там же. С.31
- ⁷⁵ Там же. С.32
- ⁷⁶ Там же. С.47.
- ⁷⁷ **Угольные** бассейны Сибири. М., 1985. С.37-38
- ⁷⁸ Посчитано по данным: **Текущий Архив** Производственного Объединения Красноярскуголь. Пояснительная записка к годовому отчету предприятия за 1981 г.
- ⁷⁹ **Тимошенко А.И.** Рождение гиганта. Красноярск, 1987. С.65.
- ⁸⁰ Данные: **Текущего Архива** Назаровской ГРЭС. Справочник руководителя. Назарово. 1981. С.9-10.
- ⁸¹ **Поиск** ведет наука. С.100
- ⁸² Там же. С.104.
- ⁸³ **Красноярский** рабочий. 1980. 20 февраля.
- ⁸⁴ **Поиск** ведет наука. С.106-107.
- ⁸⁵ **Сибирь** на пороге нового тысячелетия. С. 21.
- ⁸⁶ **Орлов Б.П.** Сибирь: шаги индустрии. М., 1988. С.60–61.
- ⁸⁷ **Нефть и газ** Тюмени в документах. Вып. 1. Свердловск, 1973. С. 151.
- ⁸⁸ **Решения** партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т.7. М., 1970. С. 579–583.
- ⁸⁹ **Проблемы** развития и размещения топливных баз СССР. М., 1982. С. 95

-
- ⁹⁰ Там же. С.101.
- ⁹¹ Там же. С.119.
- ⁹² См: **Экономика** нефтяной промышленности. 1978. №3. С.10.
- ⁹³ **Орлов Б.П.** Сибирь: шаги индустрии. С. 59.
- ⁹⁴ Там же. С.52.
- ⁹⁵ **Западно-Сибирский** феномен. М., 2000. С. 25.
- ⁹⁶ См: **Устименко В.И.** Нефтегазовый комплекс Западной Сибири: проблемы экологии.//Нефть и газ Западной Сибири. Тезисы сообщений V научно-практической конференции. Тюмень, 1988. С. 137.
- ⁹⁷ **Орлов Б.П.** Указ. Соч. С.188-191.
- ⁹⁸ **Западно-Сибирский** феномен. С.19
- ⁹⁹ **Пашков Н.М.** Нефтегазовый комплекс Западной Сибири в системе народного хозяйства СССР //Нефть и газ Западной Сибири. Тезисы сообщений V областной научно-практической конференции. Тюмень, 1988. С.96.
- ¹⁰⁰ **Орлов Б.П.** Указ. соч. С.76-77.
- ¹⁰¹ Там же. С.70-71.
- ¹⁰² **Экономика** и организация промышленного производства. 1972. № 2. С. 41.
- ¹⁰³ **Карягин И.Д., Булатов В.С., Тандалов В.В.** Развитие газовой промышленности севера Тюменской области. М., 1979. С. 30-31.
- ¹⁰⁴ **Пашков Н.М.** Указ. соч. С.96-97.
- ¹⁰⁵ Там же. С. 96.
- ¹⁰⁶ **Устименко В.И.** Указ. Соч. С.138.
- ¹⁰⁷ **Орлов Б.П.** Указ. соч. С.78.
- ¹⁰⁸ **Орлов Б.П.** Указ. соч.С.79; Уренгой – факел юности. Свердловск, 1986. С.135.
- ¹⁰⁹ См: **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири. Свердловск, 1987. С.136-168.
- ¹¹⁰ См: **Ламин В.А.**Ключи к двум океанам. Хабаровск, 1981.
- ¹¹¹ **Ламин В.А.** Ключи к двум океанам. С.128.
- ¹¹² Там же. С. 129–130.
- ¹¹³ Там же
- ¹¹⁴ Там же. С.131
- ¹¹⁵ Там же. 132-133.
- ¹¹⁶ Там же. С.134.
- ¹¹⁷ **XVII съезд ВКП(б).** Стенографический отчет. М., 1934. С.403.
- ¹¹⁸ **Ламин В.А.** Ключи к двум океанам. С.139.
- ¹¹⁹ Там же. С.140.
- ¹²⁰ Там же. С.141.

-
- ¹²¹ **Железнодорожный** транспорт. Энциклопедия. М., 1994. С. 33.
- ¹²² **КПСС** в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1978. Т.11. С.417-419.
- ¹²³ **БАМ** – дорога созидания. М., 1983. С. 7.
- ¹²⁴ Там же. С.10.
- ¹²⁵ См: **Власов Г.П.** Регион БАМа: стратегия и опыт освоения. Исторический аспект. Братск. 1999. С.24.
- ¹²⁶ Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 1999. С. 148.
- ¹²⁷ **Кибальчич О.А., Сметанич В.С.** География строек одиннадцатой пятилетки. М., 1983. С. 147.
- ¹²⁸ **Железнодорожный** транспорт. Энциклопедия. С. 34.
- ¹²⁹ **Назаров В.В., Яговкин В.П.** Строительство и хозяйственное освоение зоны БАМ: расчеты и практика.//Промышленное и сельскохозяйственное освоение Восточной Сибири в советский период. Иркутск, 1990. С. 53.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Главным результатом социально-экономического развития Сибири в XX столетии можно назвать индустриализацию, которая превратила регион в центр развитой промышленности с преобладанием базовых её отраслей. К концу XX в. Сибирь обеспечивала в стране практически весь прирост в добыче нефти, угля, газа, производила значительную долю продукции черной и цветной металлургии, химии и нефтехимии, глубокой переработки древесины и т.д. Сибирский промышленный комплекс, несмотря на значительный спад показателей развития в 1990-е гг., возрождается и продолжает играть ведущую роль в хозяйственном развитии Российской Федерации, а также оказывает значительное влияние на мировую экономику.

Истоки идей индустриализации Сибири связаны еще с XIX столетием, когда в результате кропотливого труда ученых и краеведов накапливалась информация о регионе, предсказывалось ему, хотя и в общих чертах, блестящее экономическое будущее. Уже в первой четверти XX в. в прогнозировании социально-экономического развития региона победила точка зрения сторонников опережающего роста промышленного производства на основе вовлечения в хозяйственный оборот богатейших природных и сырьевых ресурсов. Строительство Транссиба значительно стимулировало данные идеи, рождало новые планы и надежды. Даже переселенческая политика российского правительства в Сибири, казалось бы, преследовавшая цели развития здесь аграрных отраслей, в конечном итоге поощряла возникновение предпринимательства и индустриальных производств.

В советский период данные намерения неизмеримо возросли. Хотя они и не всегда сопровождались последовательной политикой в направлении декларируемого сдвига производительных сил в сторону восточных районов, но этот сдвиг объективно происходил, как в условиях складывающихся социально-экономических и политических обстоятельств, так и согласно разрабатываемых планов народно-хозяйственного развития СССР на длительную перспективу.

Несмотря на то, что в течение XX в. всегда, при всех политических режимах Сибирь рассматривалась как неистощимый источник всевозможных ресурсов для общегосударственного развития, она получила значительные импульсы и в своем региональном развитии. Строя и реализуя планы создания в Сибири мощной технико-экономической базы страны, политики неизбежно способствовали общему развитию региона, наращиванию его не только производственного, но и социального потенциала, что в целом выражалось в радикальном преобразовании жизни в регионе, росте его населения, строительстве городов и поселков, в том числе и в рай-

онах малонаселенных, находящихся в суровых природных и климатических условиях.

Основные идеи индустриального развития Сибири были заложены в годы предвоенных пятилеток, когда разрабатывались и осуществлялись многие важные в стратегическом и экономическом отношении проекты, выдвигавшиеся еще в начале века. Преемственность позволила значительно сократить время и затраты на проектирование, а реализация намеченных планов на новой технико-экономической основе усиливала эффект. Мобилизационная роль советской государственной политики создавала все условия для выполнения намеченных целей.

В 1930-е – 1940-е гг. руководство страны приобрело опыт решения крайне сложных хозяйственных задач в кратчайшие сроки при ограниченных ресурсах и возможностях. Несмотря на окончание военных действий и наступления мирного времени, главным содержанием экономического развития страны и после войны оставалось оборонное производство. Это обуславливалось потребностями международной политики, соответствовало сложившемуся после войны международному положению. В условиях «холодной» войны необходимо было поддерживать амбиции сверхдержавы. Экономика СССР приобрела ещё более ярко выраженную, чем до войны, милитаристскую направленность. Это определяло социально-экономическое развитие страны в целом и особенно восточных районов, которые с начала века уже рассматривались как территориальный и экономический тыл государства.

В Сибири в послевоенные годы планомерно происходило создание мощного военно-промышленного комплекса СССР. Здесь в рамках реализации «атомного проекта» в условиях строгой секретности создавались так называемые «закрытые» города, предприятия, проектно-конструкторские и научные организации, создававшие атомную промышленность в стране, ракетно-космическую и сложную электронную технику, «щит и меч» государства в условиях противостояния с другими странами. Сибирь была и остается важным центром в производстве самолетов, танков, боеприпасов и других видов вооружения. Не прямое участие в обеспечении обороноспособности страны можно обнаружить в деятельности практически всех крупных промышленных предприятий региона.

Из наиболее значимых социально-экономических проектов в послевоенные годы в Сибири началась реализация Ангаро-Енисейской программы. Её разработка имела уже более чем полувекую историю и постепенно трансформировалась в проблему грандиозного переустройства хозяйства огромной территории Восточной Сибири. Центральной в концепции была идея комплексного развития отдельных районов территории и создание на основе их природных и сырьевых возможностей системы территориально-производственных комплексов (ТПК), через которые предусмат-

ривалось поэтапное освоение региона с наиболее рациональным и эффективным использованием в народнохозяйственном развитии его сырьевых ресурсов.

Во второй половине XX в. новое промышленное строительство значительно продвинулось на север и северо-восток Сибири, за пределы традиционной экономически развитой полосы вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали. В связи с сооружением Байкало-Амурской магистрали началось строительство новых предприятий и городов в районах Южной Якутии, верховьев Лены, Прибайкалья и Забайкалья. Новые импульсы развития получили Норильск, Усть-Кут, Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск и др.

В 1960–1970-е гг. все большую известность стала приобретать Западно-Сибирская нефтегазовая провинция. Создание здесь комплекса крупнейших в мире нефтегазодобывающих предприятий сразу ещё более высоко подняло роль Сибири в обеспечении энергетической безопасности страны, создании валютных резервов для развития народного хозяйства и сохранении социально-политической стабильности на несколько десятилетий.

Разработка и реализация масштабных социально-экономических программ, неоспоримо получавших статус национальных, преобразила Сибирский регион в исторически короткие сроки, значительно продвинула его по пути модернизации и урбанизации. Успех в не малой степени был обеспечен советской системой управления и директивного планирования, которая через механизмы административного и политического нажима, пропаганду и агитацию позволяла быстро и целенаправленно решать проблемы. Несмотря на значительную критику, существующую в адрес этих мобилизационных методов, необходимо признать их большую эффективность в чрезвычайных обстоятельствах. Именно с помощью данных методов были заложены индустриальные основы советской экономики, подтвердившей свою мощь и состоятельность в военные и первые послевоенные годы.

В обстоятельствах нового исторического периода, начавшегося во второй половине XX столетия, только мобилизационные методы перестали работать безотказно, потребовалась серьезная коррекция политического курса развития страны. Однако на практике это осуществлялось противоречиво и не всегда приводило к желаемым результатам, что отражалось на социально-экономическом развитии страны и конкретных регионов.

В Сибири не удалось полностью осуществить намеченные планы. Дальше всего удалось продвинуться в производственном строительстве. Во второй половине XX века в регионе построены крупнейшие не только в стране, но и в мире промышленные предприятия, гидроэлектростанции, мощнейшие ГРЭС и ТЭЦ, целые комплексы современных индустриальных производств, объединявших в едином процессе все стадии, начиная с добычи сырья и заканчивая готовой продукцией сразу нескольких наимено-

ваний. Используя богатые сырьевые ресурсы и преимущества экстенсивного пути развития хозяйства, промышленные предприятия работали, как правило, с большой степенью экономической эффективности.

Труднее всего решались социальные вопросы. На всех этапах планировавшееся приоритетное развитие социальной сферы не достигалось. Сооружение новых предприятий не сопровождалось предварительным производственным строительством. Рост населения городов и рабочих поселков не обеспечивался опережающим возведением жилья и других социально-культурных и бытовых объектов. В результате в Сибири сложилась ситуация хронического отставания в жизненном уровне людей по сравнению с европейскими районами, что подтверждалось более низкими показателями здесь, характеризующими условия жизни населения.

Будущее Сибири находится в прямой зависимости от её прошлого. Поэтому, новый этап в социально-экономическом развитии, чтобы он был успешным, должен опираться на исторический опыт разработки и реализации наиболее крупных программ и проектов. Историческая практика показывает, что развитие производственных сил не может быть успешным при игнорировании производственных отношений, экономика без социальной сферы, а предприятия без их главного фактора развития – человеческого.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ГАКК	— Государственный архив Красноярского края
ГАКО	— Государственный архив Кемеровской области
ГАНО	— Государственный архив Новосибирской области
ГАРФ	— Государственный архив Российской Федерации
НГА	— Новосибирский государственный городской архив
НФ ГАКО	— Новокузнецкий филиал Государственного архива Кемеровской области
РГАЭ	— Российский государственный архив экономики
РГНФ	— Российский гуманитарный научный фонд

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Глава I	
Стратегические замыслы и реалии социально-экономического развития Сибири в конце XIX – начале XX вв.	7
1. Строительство Транссиба	7
2. Переселенческая политика	28
3. Сибирские альтернативы	50
4. Дискуссии на стыке мировоззрений	67
Глава II	
Советские программы социалистического строительства (1920 – 1930-е гг.)	100
1. В рамках перспективного планирования	100
2. Урало-Кузнецкий проект	122
3. Пятилетки индустриализации	145
4. Идеи социального развития	171
Глава III	
Планы комплексного освоения региона в 1940 – 1980-е гг.	201
1. Сибирский тыл в годы «холодной» войны	201
2. Ангаро–Енисейская программа	219
3. КАТЭК	233
4. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс	248
5. Строительство БАМа	263
Заключение	282

Научное издание

Тимошенко Альбина Ивановна

ПРОЕКТЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ СИБИРИ В XX В.: КОНЦЕПЦИИ И РЕШЕНИЯ.
Исторические очерки.

Оператор электронной верстки Букина Т.Д.

Сдано в набор 05.10.2007. Подписано в печать 06.11.2007. Бумага книжно-
журнальная. Формат 60x84 1/16. Уч.-изд. л. 18,56. Усл. п.л. 16,74. Тираж 150 экз.
Заказ № 1106

Отпечатано в типографии ООО «Параллель»
630090 Новосибирск, ул. Институтская, 4/1