

В.А. Ламин

**ВРЕМЯ:
ПРОЕКТЫ
И ВОЗМОЖНОСТИ**

К 90-летию со дня рождения

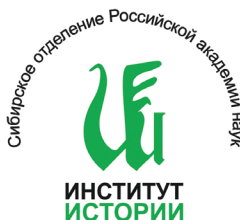


ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

В.А. Ламин

ВРЕМЯ: ПРОЕКТЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

К 90-летию со дня рождения



Новосибирск
2026

УДК 94(47+57):33 + 929Ламин В.А.
ББК 63.3(2)
Л21

Сборник утвержден к печати
Ученым советом Института истории СО РАН

Рецензенты:
д-р ист. наук Д.А. Ананьев
д-р экон. наук В.Ю. Малов

Составители:
В.М. Рынков, Я.А. Кузнецова, О.Н. Полянская

Ламин В.А.
Л21 Время: проекты и возможности. Статьи, воспоминания, библиографический указатель / сост. В.М. Рынков, Я.А. Кузнецова, О.Н. Полянская; Институт истории СО РАН. – Новосибирск: ИПЦ НГУ, 2026. – 352 с.
ISBN 978-5-4437-1925-2

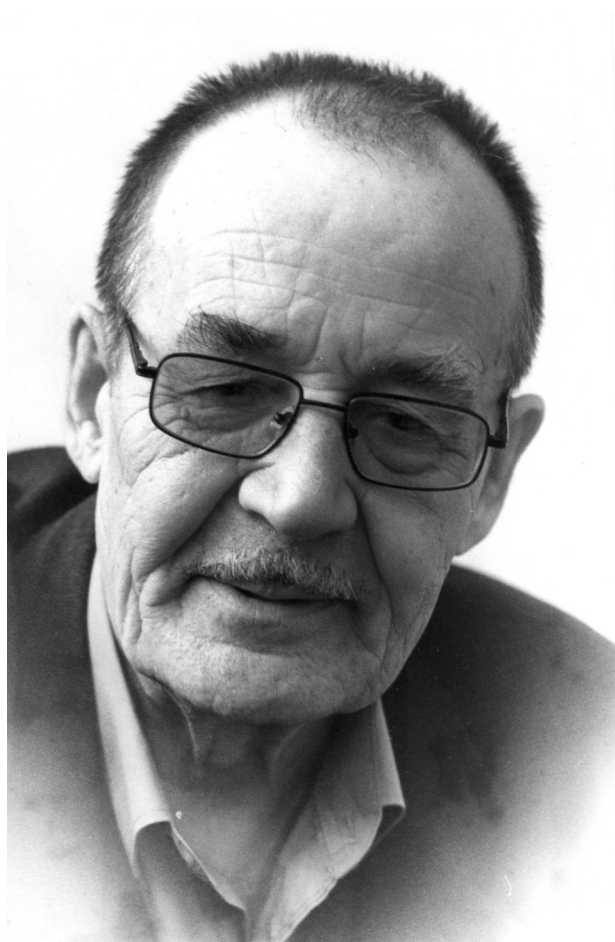
Сборник включает наиболее интересные и значимые научные и научно-популярные статьи Владимира Александровича Ламина, изданные в газетах, журналах и сборниках, представляющих сейчас библиографическую редкость. Они отражают результаты многолетних исследований автора по социально-экономической и политической истории России XIX–XX вв., формированию транспортной системы в Сибири и на Дальнем Востоке, освоению Арктики, миграционной политике, истории музейного дела. Наибольшее внимание В.А. Ламин уделял проектам железнодорожного строительства. В сборник также включены воспоминания о В.А. Ламине и библиографический указатель его трудов.

Книга издается к 90-летию автора, адресована историкам, экономистам, краоведам и всем интересующимся историей России.

УДК 94(47+57):33 + 929Ламин В.А.
ББК 63.3(2)

ISBN 978-5-4437-1925-2

© Институт истории СО РАН, 2026



ХУДОЖНИК ОТ НАУКИ. В.А. ЛАМИН – ПОПУЛЯРИЗАТОР НАУЧНЫХ ЗНАНИЙ

Работу в Институте я начал в далеком августе 1997 г. Между свежеспеченным младшим научным сотрудником и пересевшим вскоре из секторского помещения в директорский кабинет Владимиром Александровичем Ламиным дистанция, как мне тогда казалось, была довольно большой. Прошло полтора года. Меня, недавно защитившегося, назначили секретарем крупной Всероссийской конференции. Через какое-то время коллеги предупредили, что директор тоже намерен подать заявку для участия в конференции. Думает над темой.

Однажды ближе к вечеру к нам в сектор заглянул Владимир Александрович, пока предварительно «посоветоваться». И обратился именно ко мне как к человеку, лучше всех на тот момент знавшему, кто и какие темы уже подал. Ему было важно, впишется ли в общий тематический фон конференции о Транссибе как линии в Сибири, организующей экономическое пространство. Поведал он о своем замысле в манере неторопливого рассказа. Большие международные сравнения форм организации пространства морскими и сухопутными державами были изложены крупными мазками.

Получив мое «одобрение», через несколько дней В.А. Ламин принес текст. Раскрывая достаточно простую мысль, Владимир Александрович показал себя в этом тексте глубоким мыслителем, умеющим содержательно, емко и интересно писать, а из простой идеи путем умозаключений и исторических примеров получить неожиданные и интересные научные выводы. Его текст сильно отличался от остальных широтой взглядов, массой емких сопоставлений и написан он был языком каким-то непривычным для моих представлений того времени об академической традиции.

Через несколько месяцев мне в руки попала книга В.А. Ламина «Золотой след Сибири». Оказывается, так он мог писать не толь-

ко тезисы, но и целые книги. Отдельные сюжеты сплетаются воедино, каждый – не только увлекательная история, но и новая грань проблемы. В сибирскую историю неожиданно врываются сопоставления то с американской «золотой лихорадкой», то с южноафриканской «алмазной», то с австралийской традицией организацией золотодобычи. На коллизии, казалось бы, совершенно местечковые влияет конъюнктура мировых рынков, а граница между дореволюционной и советской историей предстает весьма проницаемой.

Энциклопедичность знаний автора не подавляла, не отталкивала изобилием отсылок к источникам (их как раз было совсем немного), а притягивала способностью увлечь, но не упрощая, а, напротив, умело демонстрируя всю сложность и неоднозначность прошлого. Уже тогда я отнес эту книгу к научно-публицистическим текстам. Конечно, студентом и аспирантом я читал много разных книг, в том числе и написанных известными историками в весьма популярной манере в расчете на широкую читательскую аудиторию. И тогда я понял, что один из таких уникальных историков и встал во главе института.

Задача настоящего историка не только исследовать прошлое исходя из актуального настоящего, познавая дела давно минувших дней, извлекать из них уроки для современности, но и в том, чтобы познакомить со своими изысканиями как можно больше читающих и слушающих современников. А это очень непросто – говорить и писать языком понятным для всех. Такое умение отличало Владимира Александровича от большинства его коллег и ставило в ряд немногих. Владимир Александрович обладал особыми талантами. Он мог поэтично писать, опираясь не на мемуары и дневники, а на схемы и техническую документацию. Для него исследовательский и литературный процессы были частями целого.

Еще на старте своей научной карьеры Владимир Александрович взял за правило знакомить с результатами своих исследований не только коллег по цеху историков, но широкую читательскую аудиторию. И с самых первых статей он делал это настолько профессионально, что редакции с удовольствием обращались к нему снова. Продумывать такие тексты приходилось куда тщательнее, чем обычные научные статьи. В них нельзя обойтись простой структурой и минимальными переходами со стандартной поста-

новкой научных проблем. В каждой части нужно заново увлечь читателя, подобрать нужные яркие цитаты, сравнения, убедить читать дальше и дочитывать до конца. Вместе с тем нужно передать всю сумму идей. Вдумчивый читатель не любит затянутости и банальностей.

И вот спустя более чем четверть века мне пришла в голову идея переиздать часть научно-популярного наследия Владимира Александровича. Идея на первый взгляд непростая в реализации. Практически все им написанное фундаментально по замыслу, постановке проблем, привлекаемой источниковой базе и весьма популярно по форме и стилистике подачи материала.

Нужно сказать, что Владимир Александрович всегда работал в рамках этики своего времени. Взявшись за очередную газетную статью, он не проводил новое исследование, а знакомил читателей с уже проделанной работой. Он брал готовые тексты научных статей, из них кроил, дописывал, дробил на фрагменты, отсекал лишнее, перестраивал фразы и целые абзацы. Зато потом обретший новизну газетный или журнальный текст обрастал вновь изученными и уточненными подробностями, приобретал спустя годы новую научную актуальность благодаря усилению отдельных аспектов и оказывался годен для статьи в очередном научном сборнике. Потому статьи на близкие темы, рефреном прошедшие через десятилетия творчества, пестрят знакомыми строками. В те годы никто не предъявлял требования к оригинальности и не проверял поданные в печать статьи на «самоплагиат». Автор есть автор, и в его праве дорабатывать собственные тексты и изменять их для новой публикации никто не сомневался. Впрочем, так и литератор, используя однажды материал в небольшом очерке, включал его спустя годы в какой-нибудь рассказ, а потом делал частью романа. И нет в этом ничего, кроме очень непростого творческого процесса, развития замысла непрямыми путями.

Очевидно, что при подготовке данного сборника одной из сложностей оказалась весьма зыбкая граница между сугубо научными текстами В.А. Ламина и научно-популярными его произведениями. Дабы не превращать его в многотомник, пришлось провести эту границу гораздо более решительно, чем она на самом деле отделяет его академическое наследие от научно-популярного.

При подготовке книги редколлегия руководствовалась несколькими идеями. Многие статьи Владимира Александровича Ламина, изданные в последние 25 лет, доступны в электронном виде. Их мы не стали публиковать. В состав сборника включено только то, что сегодня недоступно читателю без обращения в конкретные библиотечные хранения. Сразу оговорюсь, что газета «За науку в Сибири», ставшая с 1982 г. знакомой всей научной общественности как нынешняя «Наука в Сибири», выложила весь свой архив в открытый доступ в PDF-формате год за годом, номер за номером. Но так как отдельные статьи не введены в поисковую систему, тексты не машиночитаемые, мы перенабрали часть опубликованных в данном издании статей.

Мы не стали включать публикации, написанные Владимиром Александровичем с соавторами. Установить авторский вклад в большинстве случаев не представляется возможным, а хочется сосредоточиться на его персональных исследовательских и литературных приемах. Мы сознательно отсекали весьма немногочисленную группу его публикаций, в которых он откликался на актуальные общественные проблемы или делился впечатлениями о путешествиях. То, что можно было бы назвать публицистикой. Как историки мы хорошо понимаем, что их публикация потребовала бы особой подводки – введения в контекст появления каждого произведения, возможно, даже текстуальных комментариев. Без такого исследовательского сопровождения публиковать их было бы неинтересно и непрофессионально. Конечно, мы постарались подобрать такие статьи, которые отражают основной диапазон исследовательских интересов Владимира Александровича, и при этом минимизировать повторы. И наконец, в-пятых, пришлось считаться с тем, что некоторые статьи опубликованы в изданиях, являющихся библиографической редкостью. Поэтому поневоле мы не можем похвастаться, что произвели селекцию из всего творческого наследия.

Конечно, самое интересное, наиболее раскрывающее исследовательский и литературный потенциал Владимира Александровича, – это его монографические издания. Но заниматься их переизданием лишено всякого смысла.

В сборник включены не только газетные и журнальные статьи, причем из журналов не научных, а научно-популярных, но и от-

дельные публикации из научных сборников, написанных ярко и популярно и, что представляется принципиальным, отражающих значимые аспекты его исторических взглядов. Впрочем, очевидно, что за пределами сборника осталась еще достаточно много интересных статей.

В публикуемых статьях соотношение авторского и редакторского начала различно. В одних случаях поданные В.А. Ламиным рукописи шли в печать без изменений. В других – редакторы активно вмешивались, препарируя полученные рукописи, исходя из отведенного в изданиях объема или руководствуясь иными соображениями. Сравнение отдельных рукописей с опубликованными статьями свидетельствует, что поданное в печать подчас было написано автором ярче и интереснее, содержательнее и самобытнее по языку. Работа редактора в отдельных случаях явно обедняла первоначальный текст, делая его менее выразительным. Мы приводим тексты в том виде, в котором они были опубликованы первоначально, указав источник.

Владимир Александрович Ламин – еще и замечательный рассказчик. До сих пор он в хорошем настроении любит «щегольнуть» какой-нибудь интересной историей. Можно только сожалеть, что в свое время никто не делал аудиозаписей его рассказов, представляющих интерес не только биографический, но и, шире, для истории науки.

Во второй части сборника помещаем небольшую подборку воспоминаний Александра Алексеевича Николаева. Он достаточно много работал с Владимиром Александровичем, в том числе на посту заместителя директора при В.А. Ламине – директоре Института. Жанр этих воспоминаний необычный – это авторское изложение трех рассказанных Владимиром Александровичем историй.

Заключительная часть сборника – это библиографический указатель трудов В.А. Ламина. Здесь в пору посетовать на другое важное упущение. Сам Владимир Александрович не придавал большого значения ведению собственной библиографии. Его библиографический указатель публиковался двадцать лет назад и сегодня не только устарел, но в нем легко выявляются неточности и лакуны. Редколлегия и прежде всего Оксана Николаевна Полянская попытались восполнить и уточнить библиографические записи. Однако не все оказалось доступно из научного и научно-популярного на-

слеждая Владимира Александровича. Например, бердская газета «Свидетель», в которой В.А. Ламин с 1991 по 2012 г. опубликовал 17 статей, является библиографической редкостью, и удалось выявить и уточнить библиографически только 12 статей. Номера с остальными просто не сохранились. Остались и другие пункты библиографии, запись по которым неполна или нет уверенности в ее точности, так как проверить их *de visu* не удалось. Мы вынуждены были пометить такие записи в указателе.

В заключение выполню приятную миссию выразить благодарность тем, кто помогал редколлегии в работе над сборником. Набор и считка текстов – сотрудники Института Г.М. Запороженко, Е.А. Карельская, Н.Г. Корзенко, Е.В. Мирошкин, О.Н. Шелегина. Большую помощь в выявлении и уточнении библиографии оказали заведующий библиотекой ИИ СО РАН Марина Демьяновна Попова, заведующий отделом краеведческой литературы Дальневосточной государственной научной библиотеки Марина Леонидовна Балашова, библиографы Новосибирской государственной областной научной библиотеки Наталья Ивановна Васильева и Надежда Анатольевна Макиева, а также начальник отделения ГПНТБ СО РАН, старший научный сотрудник, канд. ист. наук Елена Анатольевна Базылева.

ПОПУЛЯРНО О СЛОЖНОМ

ВОСТОЧНЫЙ УЧАСТОК

«Вот горы и там горы, за ними еще горы и потом снова горы»... В этой скупой на слова, но бесконечной, как тяжелый путь через горы, эвенкийской песне с фотографической точностью запечатлена панорама горной страны, простирающейся к северо-западу от Хабаровска.

В конце прошлого века подполковник Н.А. Волошинов, выполняющий задание Генерального штаба по топографической съемке восточных районов Сибири, предпринял попытку железнодорожной рекогносцировки территории, лежащей к востоку от северной оконечности Байкала до Хабаровска. В докладе, представленном в 1889 г. Русскому техническому обществу, он констатировал: «Нет никаких данных, по которым можно было бы судить о названной местности. Тунгусские старшины могли указать только двух человек, которые заходили в местность для целей охоты. Проведение линии по этому направлению оказывается безусловно невозможным уже в силу одних технических затруднений, не говоря уже о других соображениях».

Эвенкийские охотники не обманули Волошинова: действительно все пространство от Байкала до океана стиснуто системой многочисленных горных хребтов, вставших мощной преградой на пути к морскому побережью. Даже величавый Амур, не отважившись пройти напролом, несет свои воды, обходя неприступную горную твердь. Суровые сопки хребтов тяжело давят на вечно мерзлую землю, выжимая из маревых болот холодные, торопливо бегущие к Амуру реки.

Почти в самом центре одного из хребтов – Буреинского – расположен поселок Чегдомын, где находится штаб строительства Восточного участка Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Чегдомын возник и строился как шахтерский поселок. Он широко раскинулся на южной террасе уходящего на север горного массива, таящего громадные запасы каменного угля и железной руды. И окружающие Чегдомын сопки, нередко разорвав крутыми плечами склонов мшистую таежную почву, обнажают черные угольные пласты. Сюда к этим укрытым, как за семью печатями,

богатствам в конце 30-х годов было начато строительство железнодорожной линии от Транссибирской магистрали.

По замыслу проектировщиков в этом районе планировалось строить крупный металлургический комбинат и мощную тепловую электроцентраль, которые должны были стать сердцем промышленного комплекса на Восточном участке БАМ. К началу 1939 г. первая очередь металлургической базы должна была дать свою первую продукцию. Кроме металлургического производства в 500 тысяч тонн проката, 100 тысяч тонн чугуна и 50 тысяч тонн цинка здесь были запроектированы: коксовый завод, огнеупорное производство, предприятия химической промышленности и ряда других сопутствующих отраслей.

Проект 30-х годов по созданию в верховьях реки Буреи мощного промышленного комплекса и сооружению магистральной железнодорожной линии, обеспечивающей транзитную связь района с центром страны и океанским побережьем, не был реализован. Однако железнодорожная ветка Известковая – Ургал, впоследствии продолженная до Чегдомына, сыграла известную роль в освоении природных ресурсов района. Она открыла доступ к богатым лесным массивам, сосредоточенным в бассейнах рек Буреи, Ургала, Чегдомына и Нимана. В настоящее время предприятия лесной промышленности Верхне-Буреинского района добывают треть древесины, заготавливаемой в Хабаровском крае, значительная ее часть идет для экспортных поставок.

На месте затерявшегося в сопках охотничьего зимовья вырос современный шахтерский поселок Чегдомын с многоэтажными благоустроенными домами, школами, домами культуры, кинотеатром и бытовыми учреждениями. Угледобывающие предприятия района являются крупным звеном в составе топливной базы Хабаровского и Приморского краев, имеется ряд предприятий горно-рудной промышленности.

«Разведанные запасы угля и ряда других полезных ископаемых, – говорит первый секретарь Верхне-Буреинского райкома В.И. Луночкин, – обеспечивают возможность для мощного развития горнодобывающей промышленности. Наши лесные богатства тоже представляют внушительную цифру, как принято говорить – они неисчерпаемы, но все же было бы правильней держать курс на глубокую переработку древесины на месте. Надеемся, что построй-

ка Байкало-Амурской магистрали позволит более рационально решать многие из имеющихся в настоящее время вопросов».

А пока что центральное внимание районных организаций сфокусировано на вопросах, связанных со строительством БАМ. Диапазон этих вопросов многообразен: от организации торжественной встречи прибывающих отрядов до проблем обеспечения приехавших людей элементарными условиями жилья и быта, от разговоров с осаждающими корреспондентами до проблем трудоустройства вторых членов семей...

В связи со строительством БАМ существенно обострились некоторые местные проблемы. Так, например, основные контингенты рабочих и служащих района заняты в трех отраслях промышленности: лесной, угледобывающей и на железнодорожном транспорте. Большая часть людей, работающих на этих предприятиях, по-настоящему преданы своей профессии, как выразился В.И. Лучинкин: «Шахтера и клещами не вытащишь из-под земли. И лесники, и железнодорожники наши отлично понимают, что они сейчас, работая на своем месте, вносят в строительство БАМ не меньший вклад, чем люди, непосредственно занятые на стройке».

Однако отдельные лица увольняются с местных предприятий, мотивируя свой уход стремлением работать на великой стройке. В действительности же, как выясняется, в большинстве таких случаев происходит спекуляция высокими патриотическими чувствами. Для некоторых очень великим оказался соблазн «ухватить» разницу между поясными коэффициентами к заработной плате, установленными для строителей БАМ и для работающих на местных предприятиях. Нередко поэтому местные специалисты уходят с весьма ответственных участков и устраиваются на второстепенные должности в учреждениях торговли и обслуживания БАМ.

В адрес штаба ЦК ВЛКСМ на Восточном участке и райкома комсомола поступает обширная почта от желающих работать на строительстве БАМ. Среди писем есть весьма любопытные, раскрывающие гамму мотивов, побуждающих писать и ехать на стройку века.

«Не по душе мне однообразная работа в наших западных краях, – пишет ожидающий демобилизации солдат. – И загорелось во мне желание ехать на БАМ, только там, на передовой комсомольской стройке я вижу свое будущее».

Другой молодой человек, находящийся тоже в европейской части страны, излагает свою просьбу в форме вопросов: «Смогли бы вы принять меня без паспорта? Смогу ли я у вас приобрести специальности и какие? Какой средний заработок?».

Много писем коллективных. Вот, к примеру, одно – от трех товарищей из Кисловодска. Технолог общественного питания, который, как он пишет, может работать и просто поваром, и его друзья, электросварщик и каменщик, сообщают: «У нас есть желание поехать и подработать года на два или больше. Нас интересуют заработки каждого». И очень решительно заявляют: «Трудностей мы не боимся, но чтобы было за что трудиться».

Беседуем на эту тему: о желании работать на БАМ, о специальностях, трудностях и заработках со старшим прорабом мостоотряда № 26, сооружающего мост через реку Бурею, А.А. Авакимовым. Семьдесят мостовиков, которых он возглавляет, прибыли на Восточный участок одними из первых, а до этого сооружали мост через Амур в Комсомольске. Участвующие в разговоре коллеги А.А. Авакимова обращаются к нему уважительно, по отчеству – Арамович.

«Желание работать на БАМ – естественно, ведь дело действительно великое, – говорит он неторопливо, но убежденно, – и вопросы насчет заработков тоже по существу. Правда, заработки надо правильно понимать. А то были у нас двое, один, кстати, повар, другой экскаваторщик, так они считали, что им за одно их присутствие здесь должны платить столько, сколько мы зарабатываем. Но так, конечно, нигде не бывает – и здесь, понятно, тоже. Что же касается специальностей, то у нас каждый имеет их несколько. И поваром, например, сейчас работает монтажник и готовит вполне съедобно, не жалуемся. Правда, он раньше уже работал поваром – в армии.

Трудности, конечно, есть и еще будут, но многие уже решили привезти сюда семьи. А это значит, надо и школу, и детский сад, и все прочее, а с этим пока трудно. Климат здесь суровый, это точно, прошлой зимой доходило до 58 градусов мороза, но жить можно, край красивый. Снабжение хорошее...

Главная трудность в другом. Не всегда удастся работать так, как следовало бы. То одного нет, то другого не хватает. Обеспечение стройматериалами, техникой и другим еще не на уровне. Отсюда

простои, а объемы работ, которые предстоит сделать, большие, и сроки, надо сказать, отпущены сжатые».

Среди пишущих в адрес БАМ много школьников. «Хотелось бы узнать, какие профессии вам нужны на стройке? – пишут ребята из 126-й Харьковской школы. – Так как мы уже ученики восьмого класса, пора выбирать дорогу в жизни, а о спокойной жизни мы не мечтаем».

А вот восьмиклассники Хорской школы района Лазо Хабаровского края уже по-своему определились в жизни. Две бригады школьников «Байкал» и «Амур» в свободное от занятий время работали в цехах Хорского деревообрабатывающего комбината. За два месяца они скомплектовали 3 тысячи деталей щитовых домов и заработали 600 рублей. Пионерская дружина школы собрала 10 тонн металлолома. И в весенние каникулы победители соревнования школьного трудового десанта прибыли в гости к строителям БАМ с подарком – библиотекой, купленной тоже на заработанные деньги.

Учащиеся чегодмынских школ систематически формируют воскресные трудовые десанты на строительство БАМ. Они занимаются складированием строительных материалов и подготовкой площадок для приема грузов. «Эта работа имеет очень важное значение, – объясняет помощник начальника политотдела подразделения железнодорожных войск, занятого на строительстве Восточного участка БАМ, капитан М. Жилкин, – потому что с наступлением тепла многое из того, что нередко в спешке и беспорядочно разгружается из вагонов, будет довольно сложно достать из оттаявшей мари».

Здесь, буквально как на плацдарме, приходится с боем брать у болот и гор каждый метр земли под железнодорожный путь. И как на плацдарме, здесь подготавливается все для того, чтобы уже в этом году начать решительное наступление в двух направлениях: к Комсомольску-на-Амуре на соединение с линией от Советской гавани и на запад к станции Тындинской. Подготовка к штурму входит в завершающую фазу.

На фоне палаточных лагерей все более четко вырисовываются контуры временных жилых поселков из щитовых домов. Готовится обустройство для приема нового пополнения строителей с Украины, Молдавии, Алтая и Новосибирска.

В 1975 году только подразделениями строительно-монтажного поезда «Укрстрой», созданного на основе отряда «Донбасс», будет построено 10 общежитий, клуб, больница, детские ясли и школа. Вызвав на социалистическое соревнование коллектив Ургальского строительного управления, укрстроевцы приняли обязательство выполнить годовой план строительно-монтажных работ к 25 декабря 1975 года. Донбассовцы обязались обеспечить высокое качество строительно-монтажных работ и все объекты сдать с оценкой «хорошо» и «отлично». За счет внедрения рационализаторских предложений и экономного расходования строительных материалов стоимость строительства сооружаемых объектов будет снижена на 50 тысяч рублей.

Успешно выполняют социалистические обязательства коллективы изыскательских экспедиций институтов «Мосгипротранс» и «Дальгипротранс». Проявляя коллективизм и товарищескую взаимовыручку, борются за окончание основных работ на БАМе под технический проект на пять дней раньше установленных плановых сроков.

Комсомольские организации строителей и изыскателей Восточного участка БАМ энергично и инициативно содействуют решению сложных задач осуществления строительства в экстремальных природно-климатических условиях в сжатые сроки. Работая под девизом «Каждый трудовой день, каждый трудовой час – это честный труд, высокое качество работы», комсомольцы стройки активно участвуют в рационализаторской и изобретательской работе, внедряют прогрессивные методы труда. Серьезного внимания заслуживает инициатива по наиболее широкому использованию на сооружении БАМ отечественного и зарубежного опыта строительства в экстремальных условиях. Обобщение и внедрение в практику опыта круглогодичного использования зимних автомобильных дорог в Тюмени и буровых работ в вечномёрзлых грунтах в Норильске и Магаданской области без сомнения явятся эффективным средством решения многих актуальных инженерно-технических вопросов организации и производства строительных работ.

Значительное место в повседневной работе штаба ЦК ВЛКСМ на Восточном участке и Верхнебуреинского райкома комсомола занимают вопросы организации быта молодых строителей. Организовано обслуживание строителей услугами ателье индивидуально-

го пошива, торговлей. Большое внимание уделяется лекционной пропаганде, культмассовой и спортивной работе в коллективах строителей.

В таежный пейзаж все более уверенно вписываются силуэты конструкций и подъемных кранов индустриальной базы строительства железнодорожной магистрали. Развивается сеть подъездных автодорог, линий связи и электропередач. Временный автожелезнодорожный мост перешагнул через реку Бурею, а лесорубы и взрывники идут далеко впереди, оставляя за собой ленту просеки и широкие коридоры выемок среди тесно сгрудившихся гор.

Об окончании подготовительных работ свидетельствует и тот факт, что все большие усилия сосредотачиваются на основном объекте строительства – сооружении магистрали.

Уложены первые звенья главного пути, рельсы которого, правда, еще – вопреки известной песне – за горизонтом не сходятся. Пока это небольшой кусок железнодорожного полотна, с которого возьмут старт путеукладчики в тысячекилометровый путь к Тынде и полутысячный до Комсомольска-на-Амуре.

Подразделения железнодорожных войск, осуществляющие сооружение основных объектов Восточного участка БАМ, опираясь на базу, созданную в районе Ургала-Чегдомына, ведут интенсивную подготовку к организации широкого фронта строительства. Подразделения первого эшелона отвоевывают у сопок и болот плацдармы в местах сосредоточенных объемов строительных работ.

Созданные по инициативе В.И. Ленина железнодорожные войска Советской армии вписали в историю немало ратных и трудовых подвигов. Военными строителями железных дорог выполнен значительный объем восстановительных работ в 20-х годах. В годы первых пятилеток военные железнодорожники внесли существенный вклад в реконструкцию и развитие железнодорожной сети в различных районах страны.

В 30-е годы железнодорожные войска принимали непосредственное участие в изыскании первых вариантов трассы БАМ. Железнодорожными войсками был выполнен основной объем строительных работ на сооружении построенных во второй половине 30-х годов на Дальнем Востоке железных дорог. «Местным партийным, хозяйственным и советским органам большую помощь ока-

зывали войска. Так, в 1934–1937 гг. 7-я строительная железнодорожная бригада проложила железные дороги Сунан – Находка, Бочкарево – Карымская, Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре, а также второй путь на основной Транссибирской магистрали» («История Второй мировой войны. 1939–1945». Т. 2. М., 1974. С. 211). Железнодорожные войска в предвоенный период принимали участие в сооружении линии Комсомольск – Советская гавань и в окончании ее строительства в годы Великой Отечественной войны.

Приумножая славные традиции боевых подвигов и мирного строительства, воины-железнодорожники – строители БАМа показали образцы высокой организованности и дисциплинированности в период передислокации соединения. Воины-комсомольцы внесли весомый вклад в обустройство подразделений на новом месте работы, с их участием построено более 500 объектов, сотни палаток, жилых домов, клубы, столовые, магазины, пекарни и др. За солдатами, работающими на БАМе, прочно закрепилось уважительное звание: воины. Воины, руки которых пахнут не только порохом, но и хлебом – в самом прямом смысле слова.

Среди воинов-комсомольцев получили активную поддержку начинания «Сделано на БАМ – сделано отлично», «8-часовое задание – за 7 часов!». Воины трудятся под девизом «Жизнь за тебя отдавший сегодня с тобой в строю». Организованная по инициативе воинов-автомобилистов комсомольско-молодежная колонна включила в свой состав почетным членом Героя Советского Союза воина-железнодорожника В. Мирошниченко.

Среди воинов-железнодорожников, удостоенных высокой чести быть сфотографированными у Знамени Победы, – командир отличного отделения сержант Астафьев Н.Н. Его отделение, работая на сооружении временного моста через реку Бурею, досрочно выполнило задание по забивке свай. Экскаваторщик рядовой Корнев В.Г. трудится на отсыпке земляного полотна и дает 110–115 % нормы выработки. Водитель КРАЗа рядовой Марьин А.А. – агитатор взвода. Агитирует силой своего трудового примера, выполняя сменное задание на 120–125 %. Такие же образцы труда показывает агитатор взвода рядовой Тепляков С.А. – водитель автокрана и многие другие.

На Восточном участке трассы пройдено около 100 км просеки, отсыпано более 40 км автодороги, пробит почти 200-километровой

длины зимник, разработано свыше 1 миллиона кубометров грунтов.

В 1981 г. центральная часть Верхне-Буреинского района получит прямой выход к океанскому побережью. В 1982 году планируется закончить укладку железнодорожного полотна по всей длине Байкало-Амурской магистрали от Лены до Амура.

Предварительными планировками развития грузооборота магистрали предусматривается перевозка по дороге в восточном направлении 35 млн тонн грузов, из них 25 млн тонн сырой нефти, которая пойдет до Ургала. В этой связи заинтересованными ведомствами изучается вопрос строительства системы нефтепроводов из района Ургала к местам потребления нефти. Станция Ургал превратится в крупный пункт перевалки жидкого топлива, возникнут предпосылки для создания в районе центра нефтеперерабатывающей промышленности. Поставки западносибирской нефти позволяют уменьшить сложившийся в результате бурного развития экономики дальневосточных краев и областей дефицит жидкого топлива.

Прокладка прямой транзитной железнодорожной линии обеспечит более широкие возможности формирования в зонах магистрали горнодобывающей промышленности. Базой для ее роста являются разведанные запасы меди, асбеста и других полезных ископаемых. На Восточном участке БАМ по-прежнему актуальным остается вопрос промышленного освоения запасов Буреинского каменноугольного бассейна. Выдвинутая и весьма обстоятельно разработанная в начале 30-х годов идея создания на их основе крупного топливно-энергетического комплекса не утратила своего значения до настоящего времени.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Восточный участок // За науку в Сибири. 1975. № 36. С. 2.

ВРЕМЯ: ПРОЕКТЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

Успешное строительство Транссибирской магистрали (1891–1904) вызвало к жизни ряд грандиозных проектов железных дорог на азиатском материке.

В 1904 г. француз Лоик-де-Лобель, действовавший от имени Синдиката американских капиталистов, предложил русскому правительству проект межконтинентальной Сибири-Аляскинской магистрали, которая должна была обеспечить транзитное железнодорожное сообщение «Нью-Йорк – Париж». Беря начало от существующей линии Транссибирской магистрали в районе Иркутска, трасса проектируемой железной дороги шла в направлении Якутска, а затем – на мыс Дежнева, где через 60-километровый тоннель под Беринговым проливом соединялась с Аляскинской железной дорогой.

Синдикат брал на себя обязательство закончить сооружение железной дороги в течение 6–10 лет с момента начала строительных работ. Строительство предлагалось вести из двух пунктов одновременно – от Иркутска и с Чукотки. В качестве гарантии доходов с концессионного капитала Синдикат выговаривал себе право разработки минеральных ресурсов на прилегающей к линии территории, образуемой прямоугольными участками размером 12×14 км и расположенными по обеим сторонам дороги в шахматном порядке. Срок концессии определялся в 90 лет с момента сдачи того или иного участка дороги в постоянную эксплуатацию. По истечении 30 лет русскому правительству предоставлялось право выкупа железной дороги с прилегающими к ней концессионными участками.

Проект Лоик-де-Лобеля со всей серьезностью изучался в правительственных органах, в частности в Министерстве путей сообщения, в многочисленных научных обществах и в торгово-промышленных кругах. Ученые и инженеры высказали серьезные сомнения в возможности его инженерно-технического осуществления. Интерес к проекту постепенно стал угасать, но поражение в русско-японской войне и последовавшие за ним ощутимые территориальные потери возродили этот интерес с новой силой. В течение 1906 г.

проект де-Лобеля рассматривался в специально созданной для этого правительственной комиссии.

Оживленная дискуссия развернулась на заседании Общего собрания Русского императорского общества судоходства. Во время обсуждения технической стороны проекта авторитетные ученые и инженеры оценили его как грандиозную авантюру, основанную на экономических соображениях, а возможно, имеющую и политическую подоплеку. Заявляя о технической несостоятельности проекта, специалисты подчеркивали неразрешимость двух практических проблем: прокладки тоннеля под Беринговым проливом и обеспечения надежной эксплуатации дороги в условиях вечномерзлых грунтов. Твердое и единое, за небольшим исключением, мнение русской научно-технической общественности о невозможности технической реализации проекта заставило Лоик-де-Лобеля внести в него некоторые изменения и дополнения. И к концу 1906 г. проект Сибире-Аляскинской дороги был вновь представлен в правительственную комиссию – в исправленном виде. Но надежды учредителей Синдиката и авторов проекта на быстрое решение вопроса о концессии не оправдались. Министерство путей сообщения признало желательным в целях упорядочения дорожного строительства в Сибири «установить должную общую связь между устраиваемыми вновь и существующими грунтовыми дорогами, водными и железнодорожными сообщениями». Для этого предлагалось провести в Иркутске совещание, которое бы разработало общий план развития и улучшения главнейших сибирских магистралей и определило последовательность их сооружения «смотря по сравнительной важности их экономического и общегосударственного значения».

В ПОИСКАХ ВЫХОДА К ОКЕАНУ

Иркутское совещание о путях сообщения в Сибири прошло 12–23 декабря 1906 г. В нем приняло участие более 200 человек, представляющих различные социальные слои населения: от крупного купечества и ведущих торгово-промышленных фирм до крестьянских уполномоченных и представителей сибирской прессы. Характерно, что многие участники совещания привезли проекты и отстаивали их. На обсуждение было представлено десять проектов

железнодорожного строительства, не считая при этом проекта Лоик-де-Лобеля и конкурирующего с ним проекта Русской Тихоокеанской железной дороги, выдвинутого П.В. Мординым.

Интересно, что в сводку первоочередных работ по сооружению транспортных путей не был включен ни один из так называемых «грандиозных» проектов. Судьбу Сибире-Аляскинской дороги совещание после трехдневного обсуждения решило так: отказаться от проекта. Окончательная резолюция гласила: «При сопоставлении с положительными данными в сторону выгоды этого предприятия для России получается в результате то, что весь северо-восток Сибири будет расхищенным в его богатствах, на долю русских предпринимателей останется только возможность созерцания быстрой наживы иностранцев ведением чисто хищническим путем эксплуатации богатых недр земли».

Та же участь постигла и проект так называемой Русской Тихоокеанской дороги, сооружение которой предлагалось на концессионных началах представителями крупных сибирских торгово-промышленных фирм во главе с Мординым.

Среди других «грандиозных» проектов рассматривались Обь-Северная дорога (от устья Оби до бухты Бельковской) и Тобольско-Енисейская железная дорога. Оба предложения были отклонены, но взамен последнего совещание высказало свое пожелание: следующую дорогу по Западной Сибири строить южнее существующей Транссибирской магистрали. Предлагалась трасса: Оренбург – Семипалатинск – Барнаул – Кузнецк – Минусинск с выходом на Канск и от него – на Усть-Кут. Затем, когда экономическая жизнь Сибири разовьется настолько, что одна магистраль перестанет удовлетворять потребности края, дорогу можно будет протянуть далее, севернее озера Байкал, на соединение с проектируемой Амурской дорогой. Впоследствии она может быть продолжена в западном направлении – на Енисей, Нарым, Тобольск, и этот отрезок станет началом создания третьей сибирской магистрали. Эту дорогу совещание отнесло к числу желательных, зато признало, что «постройка Ленской железной дороги (Тулун – Усть-Кут) за счет государства должна быть поставлена в первую очередь».

В связи с планом проведения Ленской железной дороги на имя иркутского генерал-губернатора поступил проект, интерес-

ный тем, что в нем была сделана попытка составить программу комплексного освоения районов Приангарья. Автор проекта инженер А. Крутиков рисовал картину возможного будущего Приангарья. На Падунском пороге близ Братского острога он предлагал соорудить гидравлическую электростанцию, для обслуживания которой будет достаточно двух-трех рабочих. Энергию этой гидростанции мощностью около 160 тысяч паровых сил он предлагал использовать для электрификации Ленской железной дороги, для выплавки железа и стали из руд на Николаевском железоделательном заводе, для организации судоходства по Ангаре.

Неотложным объектом железнодорожного строительства совещание признало сооружение Амурской железной дороги, прокладку второй колеи Транссибирской магистрали и проведение железнодорожной линии к судоходной части Лены. «Нужно, – отмечалось в резолюции, – иметь кратчайший выход к океану». От Нерчинска (или другого пункта, который следовало установить дополнительными изысканиями) трассу дороги предлагалось вести в долину р. Зеи, затем через реки Селемджу и Бурею по долине Амура до Николаевска-на-Амуре.

В связи с требованием кратчайшего выхода к океану предлагался и другой вариант – продолжение Ленской железной дороги севернее Байкала также с выходом в устье Амура. Сторонники этого варианта аргументировали его ценность следующими доводами: достаточная удаленность от границы даст преимущества стратегического значения, дорога откроет широкий доступ не только в бассейн Лены, но и дальше на северо-восток.

Выработанные совещанием резолюции носили паллиативный характер. Ни один из пунктов плана развития транспортных сообщений не был конкретизирован по срокам начала и окончания строительства. Большинство направлений транспортных линий было определено в самом общем виде, иногда даже без указания начального и конечного пунктов. Многие проекты представляли из себя скорее предпроектировочные соображения. Разведочные и инженерные изыскания направлений и трасс носили неорганизованный характер, в основном они проводились по частной инициативе и поэтому собранные материалы имели локальное значение.

ДОРОГИ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В сообщении о контрольных цифрах развития народного хозяйства и социально-культурного строительства РСФСР на 1929–1930 гг. подчеркивалось, что строительство новых путей сообщения должно осуществляться в тех случаях, когда в эксплуатацию должны быть вовлечены новые районы.

Подавляющее большинство проектов нового железнодорожного строительства в Сибири разрабатывалось и осуществлялось с учетом этого основополагающего принципа. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль в проектировках тридцатых годов рассматривалась как органическая часть программы широкого комплексного освоения районов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Восточный участок БАМа был подчинен созданию крупной металлургической базы на Дальнем Востоке. На Западном участке ведущее значение придавалось использованию гидроэнергетического потенциала Ангары и природных ресурсов Ангаро-Ленского района. Центральная часть должна была сыграть первостепенную роль в индустриальном освоении Якутского железорудного и угольного месторождений. Промышленное освоение богатейших природных ресурсов Северного Прибайкалья и Южной Якутии было связано с крупномасштабными капитальными вложениями, ресурсы которых длительное время были ограничены. Возможность создания в этих районах крупных индустриальных комплексов могла появиться в отдаленной перспективе.

...В 1943 году Наркомат путей сообщения начал строительство дороги от Комсомольска до Советской Гавани. Рабочее движение поездов на этой линии протяженностью 442 километра должно было открыться не позднее 1 августа 1945 года. Таким образом, Советская Гавань через линию Комсомольск – Волочаевка получала выход на Транссибирскую магистраль и становилась крупным опорным узлом морских коммуникаций с Сахалином, Камчаткой, Колымой и Чукоткой. Важным народнохозяйственным значением железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань были обусловлены чрезвычайно короткие сроки строительства.

К весне 1944 г. закончились в основном организационно-подготовительные работы. Кроме перевального, было создано

еще два строительных треста: Нижне-Амурский, занимавшийся прокладкой рельсового пути от Комсомольска к Советской Гавани до границ Перевальной строительной площадки, и Восточный трест, осуществлявший строительство дороги во встречном направлении от порта Ванино. Вначале достраивались начатые до войны объекты и по всей трассе прокладывался временный зимник и автодорога, по которым забрасывалось оборудование, материалы и рабочая сила на лимитирующие участки трассы.

Несмотря на исключительно сложные условия, строительство всех объектов было полностью закончено в сроки, установленные техническим заданием. И к этому времени судостроители построили два дизель-электрических теплохода для паромной переправы. В начале июля 1945 г. сомкнулись участки восточный и западный на Перевальном отрезке. 20 июля 1945 г. было открыто сквозное движение поездов по всей линии Комсомольск – Советская Гавань. Специально назначенная правительственная комиссия в августе 1945 г. приняла дорогу, паромную переправу и сооружения в порту Ванино в постоянную эксплуатацию.

А в августе 1945 г. было принято решение о возобновлении строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. К этому моменту из 4341 километра основной трассы БАМ в эксплуатацию были введены 512 километров (Комсомольск – Советская Гавань и Братск – Невельская), на 2093 километра имелись технические проекты и 1736 километров были обеспечены разработанными техническими заданиями. Постройка Западного участка БАМа от Тайшета до Усть-Кута включалась в план первоочередного строительства первой послевоенной пятилетки. Технические проекты этого участка были закончены в 1939 г. (на линию Тайшет – Братск) и в 1942 г. (на линию Братск – Усть-Кут). После предпостроечных изысканий трассы Братск – Лена был составлен новый технический проект, учитывавший изменения некоторых строительно-эксплуатационных показателей дороги.

Ввод в эксплуатацию линии Тайшет – Братск планировалось осуществить не позднее второго квартала 1948 г. На 250-километровом участке трассы было занято 14 экскаваторов различного

типа, 112 автомобилей, 12 паровозов, свыше 200 платформ. На одном километре строительной длины железной дороги было сосредоточено более 100 рабочих. И строительство линии закончилось раньше установленных сроков. 7 ноября 1947 г. в Братск прибыл первый поезд, открывший сквозное движение на линии от Тайшета до р. Ангары.

Железнодорожный путь Тайшет – Братск открыл возможность для реализации выдвинутой в 20-годах программы гидроэнергетического строительства на Ангаре и комплексного освоения богатейших природных ресурсов района. Благодаря линиям Тайшет – Братск и Братск – Усть-Кут (сдана в эксплуатацию в 1958 г.) появились транспортные предпосылки для формирования ряда крупных промышленных узлов – Братско-Тайшетского, Верхне-Ленского и Лено-Витимского.

Линии Комсомольск – Советская Гавань и Тайшет – Усть-Кут решили две наиболее актуальные проблемы развития транспортной системы Дальнего Востока и Восточной Сибири. Линия Комсомольск – Советская Гавань открыла второй выход к тихоокеанскому побережью, усилила транспортную связь северо-восточных районов с материковой частью страны, сократила длину морских коммуникаций с Охотским побережьем, Камчаткой и Чукоткой. Линия Тайшет – Усть-Кут обеспечила надежный транспортный выход в обширный бассейн р. Лены и стимулировала интенсивное освоение богатств этих районов. Важное значение имела также построенная в комплексе БАМа дорога Известковая – Ургал, открывшая доступ к Буреинскому угольному месторождению.

А строительство центрального участка БАМа представлялось предприятием чрезвычайно дорогим при весьма проблематичном экономическом эффекте. Поэтому сооружение его в основном было приостановлено в стадии организационной подготовки к строительству. В конце 1947 г. строительные подразделения были передислоцированы в другие районы железнодорожного строительства.

Было признано целесообразным осуществить строительство железнодорожного транспортного пути в бассейн Лены и центральные районы Якутии по более короткому направлению. Трасса этой дороги должна была пройти через пункты Бам – Тында и даль-

ше на север. В перспективе линия призвана была играть роль соединительного звена между двумя широтными магистралями: Транссибирской и утвержденной к строительству трассой Салехард – Енисей и включенной в план проектно-изыскательских работ трассой Якутск – Магадан.

Целевые изыскательские работы начались в июле 1948 г. Результатом первого изыскательского сезона стали технический проект на восстановление линии Бам – Тынды и материалы для определения дальнейшей трассы от Тынды. К 1949 г. в составе Якутской экспедиции работало 7 изыскательских партий и 6 отрядов. Изысканиями была охвачена территория площадью в 240 тысяч квадратных километров. Они проводились в соответствии с установленной очередностью строительства.

Линия составляла только часть грандиозного проекта Великого Северного пути, выдвинутого в 20-х годах В.М. Воблым и А.К. Борисовым.

После 1953 г. изыскания и начатое в некоторых районах строительство железнодорожных линий, составных звеньев Великого Северного пути, были свернуты. Строительные организации и транспортные проектно-изыскательские учреждения были переориентированы на решение менее грандиозных, но экономически более актуальных задач – такой, в частности, как полное техническое переоснащение железнодорожного хозяйства.

БАМ СТРОИТСЯ!

Курс на широкую электрификацию существенно изменил взгляды на методы формирования сети железнодорожных путей сообщения. В восточных районах основные усилия концентрируются на строительстве Южно-Сибирской и Средне-Сибирской железнодорожных магистралей. В 1957 г. закончено строительство линии Абакан – Новокузнецк, в 1965 г. – крайнего восточного участка Южсиба – Абакан – Тайшет протяженностью 656 км. Затем построены линии Хребтовая – Усть-Илимск, Кузбасс – Ачинск – Абалаково, Асино – Белый Яр. Интенсивное железнодорожное строительство началось в нефтедобывающих районах севера Западной Сибири.

Таблица 1

**Обеспеченность магистральными железнодорожными линиями
восточных районов СССР (1970-й г.)**

Экономико-географические зоны	Обеспеченность железными дорогами, км на 10 тыс. кв. км
Западная Сибирь	25,0
Восточная Сибирь	17,0
Дальний Восток	8,5
РСФСР	45,9
СССР	54,0

Таблица 2

**Сравнительная характеристика проектов
Байкало-Амурской железнодорожной магистрали**

Основные показатели строительства	Современная Байкало-Амурская магистраль	Великая Сибирская дорога	Проект БАМ 30–40-х годов
Строительная длина основной трассы (км)	3145	7416	4341
Объем земляных работ (млн куб. м)	300	107	284,8
Производственно-технические и жилые здания (млн кв. м)	12,2	н.д.	5,2
Водопропускные сооружения (шт.)	3700	н.д.	н.д.
Большие мосты (шт.)	142	133	133
Тоннели (км)	24	---	10,9
Объем земляных работ на 1 км строительной длины (тыс. куб. м)	95,3	14,4	66
Количество рабочих, занятых на строительстве, тыс. чел.	80	89	200
Сроки строительства, годы	1974–1983	1891–1904	9 лет

Таблица составлена на основании материалов: Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции М., 1965; Байкало-Амурская магистраль. Комсомольск-на-Амуре, 1945.

Для железнодорожного строительства в Сибири в период 1960–1970 гг. характерно то, что направление новых линий диктовалось интересами индустриального освоения природных ресурсов края. В результате такого подхода насыщенность железными дорогами в некоторых индустриальных районах Сибири (Хакасско-Минусинский, Кузбасский, Новосибирский и др.) превысила среднесоюзный показатель, в то время как в целом Сибирь и Дальний Восток заметно отстают от среднесоюзного уровня (см. таблицу 1).

Динамика развития транспортной сети в Сибири не соответствовала темпам роста объемов грузов, предъявляемых к перевозке. В 1970 г. половина общесоюзного прироста грузов принадлежала восточным районам. Диспропорция между развитием транспортных сообщений и ростом грузов все более углублялась. В Западной Сибири проблема решалась за счет усиления существующих магистральных линий: прокладки вторых путей по всей длине Южсиба и Средне-Сибирской дороги и их электрификации. Иначе обстояло дело в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Единственная в этих районах магистральная линия – Транссибирская – была электрифицирована по всей ее длине, имелись вторые пути. Ее пропускная способность использовалась на максимально возможном пределе. Прокладка третьих рельсовых путей на этом участке не обеспечивала бы полноценного решения кардинальной задачи – глубокого освоения природных ресурсов, расположенных в основном к северу от магистрали, в районах почти полностью лишенных надежного транспортного обеспечения.

Исследования этой проблемы, выполненные в Институте комплексных транспортных проблем при Госплане СССР в шестидесятых годах, привели к выводу о том, что строительство некоторых участков Северо-Байкальской магистрали целесообразно начать в восьмой пятилетке. В связи с этим в 1967 г. начались проектно-изыскательские работы на трассе будущей Байкало-Амурской магистрали.

К изысканиям и проектированию БАМа были привлечены крупные проектные организации, коллективы многих из них работали по проблеме БАМ в 30–40-х годах, среди них институты Гипропромтрансстрой, Сибгипротранс, Томгипротранс, Дальгипротранс, тоннельщики и мостовики Москвы, Ленинграда, Свердлов-

ска. Генеральным проектировщиком трассы был утвержден Мосгипротранс.

Проект Байкало-Амурской магистрали, имеющий давнюю и трудную историю, получил новую жизнь. Возможность его реализации в современных условиях обеспечивается всесторонне развитым экономическим потенциалом страны.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» предусматривает комплексное осуществление строительства. Одновременно с сооружением производственно-технических зданий и созданием промстройбазы запланированы большие объемы жилищного и культурно-бытового строительства.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Время: проекты и возможности //// ЭКО (экономика и организация промышленного производства). 1976. № 2. С. 73–82.

ТОННЕЛИ

Специфика природно-географических условий различных районов нашей страны определенным образом отразилась на развитии отдельных отраслей отечественной теории и практики железнодорожного строительства. Наличие значительного числа больших и малых рек, протекающих по территории Европейской России, где в течение первых 50 лет строительства складывалась сеть железных дорог, явилось одной из причин, обусловивших формирование в России крупной школы железнодорожного мостостроения. Достижения теории и практики русских мостостроителей высоко оценивались зарубежными специалистами. С другой стороны, преимущественно равнинный ландшафт Центральной России, на территории которой строились железные дороги, не вызывал необходимости развития отечественной школы тоннелестроения.

Справедливо будет сказать, что и в западноевропейских странах до 70-х годов XIX в. не было сколько-нибудь солидного опыта сооружения больших тоннелей. Мировая практика тоннелестроения делала только первые шаги. Правда, разработка теории и практика сооружения тоннелей в Западной Европе начались со строительства исключительно крупных объектов. В 1872–1881 гг. в Центральных Альпах было успешно осуществлено строительство почти 15-километрового Сен-Готардского тоннеля.

К началу последней четверти XIX столетия в Европе и Америке эксплуатировалось свыше 200 тыс. км железных дорог. В России – 18 тыс. км, но все они проходили по европейской части страны. Самая большая и наиболее отдаленная часть России – Сибирь железнодорожных сообщений не имела.

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В СИБИРИ?

Впервые острый интерес высших правительственных кругов России к вопросам железнодорожного строительства вообще и в Сибири в частности был проявлен после неудачно окончившейся Крымской войны. Обширные пространства, многообразие природ-

ных богатств и отсутствие удобных естественных путей сообщения в направлении от Урала к Тихому океану явились главной основой разработки многочисленных проектов транспортного строительства в Сибири.

За 30 лет, с 1857 по 1887 г., для пространств, раскинувшихся к востоку от Урала до Тихого океана, было выдвинуто неисчислимое количество проектов строительства железных дорог. Генералы и чайные торговцы, губернаторы и купцы, инженеры и члены различных комитетов, государственные чиновники всех рангов и частные лица разрабатывали проекты, большинство которых создавалось «на карте указательным перстом». Конно-железнодорожные, островные, узкоколейные, подвесные, смешанные железнодорожно-водные и железнодорожно-гужевые – каких только проектов путей сообщения не предлагалось для Сибири.

Томский губернатор Супруненко предлагал, например, «ввиду неудобства водяных путей сообщения» заменить их железной дорогой от Тюмени через Омск, Томск до Красноярска и далее до Иркутска. Причем, в предохранение от снежных заносов, Супруненко считал необходимым построить над всей железной дорогой непрерывную крытую галерею. В этой галерее, по его мнению, было бы удобно провести телеграфную проволоку. Крыша обеспечила бы также сохранность грузов от кражи и хранение в зимний период сена и овса для лошадей. Движение по дороге он предлагал организовать на конной тяге во избежание грандиозных лесных пожаров от искр, вылетающих из труб паровозов, и «предотвращения сжигания сибирской тайги в топках локомотивов».

Чайные торговцы «загибали» трассу будущей железной дороги через Сибирь к пунктам перевалки своих грузов, пароходчики наоборот «отводили» ее подальше от своих линий сообщения. Между сибирскими городами возникла острая конкурентная борьба за преимущественное право оказаться на трассе будущей железной дороги. Прошения и требования, ходатайства и челобитные мощным потоком изливались в столичные ведомства. Представительные делегации сибирских городов непрестанно курсировали в столицу, ходатаи осаждали ее приемные, предлагая капиталы, испрашивая концессии, льготы и преимущества перед конкурирующими соседями.

В 1878 г. железная дорога пришла в Екатеринбург. Сооружение ее вызвало громадное оживление интересов широких кругов си-

бирской общественности к вопросу о строительстве Великой Сибирской магистрали, поднятому еще в 1850-х годах. Трасса неминуемо должна была пойти дальше, пересечь Сибирь и выйти к Тихому океану. Всем стало ясно, что строительство такой железной дороги – дело недалекого будущего. Никто не сомневался в том, что Сибирь стоит на пороге великого события. Однако продвижение сюда железнодорожного пути затормозилось на полтора десятилетия. «Вопрос о Сибирской железной дороге, – отмечал в этой связи один автор тех лет, пожелавший остаться анонимным, – успел пережить не только “земскую давность”, но давно уже достиг “совершенности” и ко времени постройки Сибирской железной дороги этому вопросу будет “ровно тридцать лет и три года”».

КРУГОБАЙКАЛЬСКИЕ ТОННЕЛИ

Лишь в 1881 г. наконец-то состоялось «высочайшее» решение о сооружении Великой Сибирской магистрали. А в 1887 г. для изысканий линий будущей железной дороги были организованы три экспедиции: Средне-Сибирская, Забайкальская и Южно-Уссурийская. В результате инженерной проработки вопросов строительства выявился реальный круг проблем, связанных с сооружением железной дороги через Сибирь. Одна из них состояла в выборе оптимального варианта трассы. Спор между защитниками Северо-Байкальского варианта и сторонниками Южно-Байкальской трассы не прекращался, несмотря на то, что Южно-Байкальский вариант дороги был утвержден к строительству. Среди многих доводов, приводившихся в обоснование целесообразности осуществления южного варианта обхода озера, был и аргумент о невозможности преодоления мощных горных хребтов, расположенных к северу от Байкала.

Насколько этот аргумент был серьезным, а трудности реальными, можно судить по практике сооружения Кругобайкальского участка Транссиба. Несмотря на более умеренный, в сравнении с районами Северного Прибайкалья, рельеф Южного Прибайкалья, строительство Кругобайкальской дороги оказалось невозможным без сооружения тоннелей. Строительство 39 тоннелей общей длиной примерно в 15 км продолжалось свыше 10 лет. Действовавшая на Байкале летом паромная, а зимой ледовая переправа суще-

ственно осложняла развитие провозной способности Транссиба. Опыт сооружения кругобайкальских тоннелей, строительство которых осуществлялось в несравненно более благоприятных, чем в районах Северного Прибайкалья, природно-географических условиях, убедительно показал несостоятельность предложений сторонников прокладки трассы Транссиба через северную оконечность Байкала. С учетом достигнутого к тому времени уровня развития техники тоннелестроения представлялось едва ли возможным преодолеть расположенные к северу и востоку от Байкала мощные горные хребты в практически приемлемые сроки.

МЕЧТЫ И АВАНТЮРЫ, ПРОЕКТЫ И КАТАСТРОФЫ

Однако инициаторы Северо-Байкальского варианта трассы Транссиба не сдавали своих позиций. В процессе сооружения кругобайкальских тоннелей и позднее, они, ссылаясь на опыт мировой практики тоннелестроения, упорно не соглашались со своими оппонентами. И действительно, на рубеже XX столетия произошел своеобразный «взрыв» в области проектирования и масштабов железнодорожного тоннелестроения. В 1893 г. было начато строительство самого длинного в мире, почти 20-километрового Симплонского тоннеля между Италией и Швейцарией. В это же время разрабатывались проекты и велась подготовка к строительству ряда других крупных тоннелей: Легбергского в Швейцарии, Танна в Японии, Большого Аппенинского в Италии длиной 18,5 км. В Обществе экономистов в Токио широко обсуждалось предложение редактора газеты «Japan Daily Mail» Такучи о строительстве Восточной трансазиатской дороги (Пекин – Багдад – Константинополь – Париж) с большим тоннелем через Тяньшанский хребет.

Для Сибири в составе проекта Сибири-Аляскинской железной дороги французским коммерсантом Лойк-де-Лобелем была выдвинута идея сооружения тоннеля под Беринговым проливом. В процессе обсуждения технической стороны проекта весьма авторитетные в кругах русской научной и технической общественности ученые и инженеры утверждали, что ввиду чрезвычайных трудностей разрешения возникающих при строительстве инженерных задач проект де-Лобеля не может быть осуществлен даже в отдаленном будущем. И, следовательно, весь проект не что иное, как гран-

диозная авантюра, основанная на экономических соображениях, а возможно, имеющая и политическую подоплеку. Указывая на техническую несостоятельность проекта, специалисты особо подчеркивали неразрешимость двух практических проблем: прокладки тоннеля под Беринговым проливом и обеспечения надежной эксплуатации дороги в условиях вечномерзлых грунтов.

В ответ на эти возражения де-Лобель апеллировал к практике строительства Сен-Готардского и Симплонского тоннелей. Полагая, что находящиеся в проливе острова Диомида расположены на равном удалении друг от друга и от берегов Аляски и Чукотки, де-Лобель считал возможным организовать строительство гигантского тоннеля из трех самостоятельных участков, длина каждого из которых не превысит длины соорудавшегося Симплонского тоннеля. Сознательно или по незнанию, де-Лобель при этом сокращал ширину пролива между Азией и Америкой с 85 до 60 км и искажал тот факт, что все три острова Диомида расположены в непосредственной близости друг от друга, примерно в сорока километрах от берегов Чукотки и Аляски. Обосновывая возможность прокладки и эксплуатации железнодорожной линии в условиях вечномерзлых тундровых грунтов, он ссылаясь на опыт работы Аляскинской железной дороги, умалчивая при этом, что техническая скорость движения поездов по Аляскинской дороге не превышала 6 км в час.

В этой связи в прессе неоднократно отмечалось, что как только де-Лобель в своих выступлениях от общих фраз о пользе для России Сибири-Аляскинской дороги переходит к конкретным вопросам ее строительства, он обнаруживает весьма скромные познания практических условий прокладки железнодорожного пути.

Лойк-де-Лобель заверял, что в распоряжении представляемого им американско-французского Синдиката находятся наилучшие инженеры, а ему действительно удалось заручиться поддержкой популярных в то время проектировщиков и строителей Симплонского и Гудзоновского тоннелей и других известных авторитетов, что Синдикат располагает громадным капиталом и никакие технические трудности его не остановят. Однако ему так и не удалось склонить на свою сторону сколько-нибудь значительные силы в среде русской инженерно-технической общественности. Здесь же следует сказать, что и начавшееся в 1893 г. с большой помпой строительство Симплонского тоннеля было в 1905 г. приостановлено и воз-

обновилось лишь в 1912 году. В общей сложности сооружение тоннеля продолжалось около 19 лет.

Средняя скорость проходки железнодорожных тоннелей, сооруженных в период между 1890–1935 гг., строившихся мощными специализированными фирмами, составляла от 1 до 2–3 км в год. Практика тоннелестроения знает и другие примеры, когда в неблагоприятных или недостаточно изученных горно-геологических условиях строительство тоннелей средних размеров производилось в течение десятилетия. Так, например, строительство тоннеля Танна длиной 7807 м в Японии было начато в 1918 г. и закончено лишь в 1934 году. Сооружение Легберчского тоннеля в Швейцарии закончилось крупнейшей катастрофой.

НУЖЕН ВТОРОЙ ТРАНССИБ

В Сибири после сооружения Амурского участка Транссиба не строилось сколько-нибудь крупных железнодорожных тоннелей. До середины 30-х годов железнодорожная сеть Сибири развивалась преимущественно за счет подъездных веток к Транссибу и железнодорожных линий регионального значения. При этом основные объекты железнодорожного строительства размещались в Западной Сибири и некоторых других районах, рельеф которых не вызывал необходимости прибегать к строительству тоннелей.

В 30-х годах идея создания второй, проходящей через северные районы Сибири, транссибирской железнодорожной магистрали, дискутировавшаяся с конца прошлого века, начала обретать реальные черты. Выполненная в 1932–1937 гг. предварительная проектно-изыскательская проработка трассы новой железнодорожной магистрали показала, что ее строительство будет связано с сооружением ряда крупных тоннелей, в том числе через Байкальский и Сихотэ-Алинский горные хребты, а в случае продолжения до Сахалина под Татарским проливом. Первоначально предвоенным проектом БАМа предусматривалось приступить к сооружению ряда тоннелей одновременно со строительством вспомогательных железнодорожных линий от Транссиба в район основной трассы БАМа. Затем было признано более целесообразным начать строительство тоннелей после завершения прокладки вспомогательных железнодорожных линий. В 1939–1941 гг. подъездные вспомога-

тельные линии БАМ – Тында, Известковая – Ургал и еще раньше железная дорога Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре были введены в режим рабочей эксплуатации. Открылась возможность развертывания строительных работ на основной трассе БАМа и в том числе на тоннельных объектах.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Тоннели // Наука в Сибири. 1979. № 4

«..НЕ ОСЛАБЛЯЯ ФРОНТ И ТЫЛ»

Война потребовала глубокой мобилизации всех экономических ресурсов страны. В 1941–1942 гг. проектно-изыскательские и строительные работы на БАМе были приостановлены, а затем законсервированы. До этого времени на строительстве западного участка магистрали Тайшет – Лена и Восточного – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань было уложено только несколько десятков километров железнодорожного полотна. Сооружение первоочередных тоннельных объектов Дуссе-Алинского и Сихотэ-Алинского находилось в стадии подготовки проекта организации строительных работ.

21 мая 1943 г. было принято решение о строительстве железной дороги от Комсомольска до Советской Гавани. Сооружение линии предлагалось осуществить в исключительно сжатые сроки. Рабочее движение поездов на всей линии протяженностью 442 км должно было открыться не позднее 1 августа 1945 г.¹

В результате прокладки железной дороги от Комсомольска, связанного с транссибирской магистралью линией Комсомольск – Волочаевка, Советская Гавань должна была стать крупным опорным узлом морских коммуникаций с Сахалином, Камчаткой, Колымой и Чукоткой. Созданные в Комсомольске в предвоенные годы металлургическое производство и машиностроение составляли основное ядро индустриальной базы дальневосточных районов страны. Этим важным народнохозяйственным значением железнодо-

¹ Железнодорожная линия Комсомольск – Советская Гавань. Технический проект. М., 1946. Т. I. Кн. 1. С. 3.

рожной линии Комсомольск – Советская Гавань были обусловлены чрезвычайно короткие сроки ее строительства. «Мы знаем, – писал в эти дни в своем дневнике один из участников строительства А.Д. Жигин, – нужны такие технические решения, которые позволили бы в короткий срок, не ослабляя фронт и тыл, дать второй железнодорожный выход от магистрали к берегам Охотского и Японского морей». В короткий срок были закончены дополнительные изыскания на «барьерных» участках трассы: Сихотэ-Алинский хребет, долины рек Хунгари и Тумнин, переправа через р. Амур, подъездные пути и грузовые причалы морского порта в Советской Гавани. В результате изысканий было исключено сооружение двух перевальных тоннелей через Саяканский водораздел и Сихотэ-Алинский хребет, шести больших мостов через реки Хунгари и Тумнин. Общее сокращение объемов строительства, по сравнению с проектом 1933–1940 гг., выразилось по земляным работам на 14 млн куб. м, по кладке искусственных сооружений – на 300 тыс. куб. м. Потребность в остродефицитных строительных материалах была снижена: по металлоконструкциям на 6,5 тыс. т – в 4,5 раза, по цементу на 32 тыс. т – в 6 раз.

«МОСТОВ И ТОННЕЛЕЙ НЕ СТРОИТЬ!»

С толь значительное сокращение расхода основных строительных материалов оказалось возможным благодаря широкой замене металлических и железобетонных конструкций деревянными, свайными и набросно-бутовыми и в результате исключительно бережливого, поистине хозяйского обращения с дорогостоящими и остродефицитными стройматериалами. Как вспоминает А.В. Шалфеев, один из участников строительства дороги: «...каждый грамм цемента ценился на вес золота. Металл и цемент отпускались в строительные подразделения только по разрешению начальника строительства железной дороги Ф.А. Гвоздевского. Нередко он сам присутствовал при заправке бетономешалок и круто, требовательно спрашивал с виновных за каждую потерянную каплю бетона и щепотку цемента». Но, конечно же, основным составным элементом экономии остродефицитных стройматериалов являлось повсеместное применение деревянных и других конструкций, изготовленных из местных строительных материалов. Так, например, техническим

проектом дороги, разработанным в 1939 г. под руководством П.К. Татаринцева, через реку Хунгари намечалось построить четыре мостовых перехода. Всего на реках Хунгари и Тумнин довоенным проектом предусматривалось возвести восемь крупных мостов.

Гвоздецкий, возглавлявший в 1943 г. строительство дороги (и бывший одновременно начальником «Желдорпроекта», осуществлявшего проектирование линии), поставил перед изыскателями, проектировщиками и строителями задачу пройти всю трассу от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани без мостов и тоннелей. Это директивное задание начальника строительства дороги было доведено до всех руководителей и рядовых участников строительства в форме приказа, который так и назывался: «Приказ – мостов и тоннелей не строить!».

Главное, подчеркивалось в приказе, – дать дорогу в установленный срок и с максимальным сокращением расхода остродефицитных стройматериалов. Однако по объективным природно-географическим условиям не всегда было возможно и разумно беспрекословно следовать приказу. Так, В.В. Слободской, бывший в 1943–1944 гг. начальником изыскательской партии на участке разъезд Аксах – река Удоми, пишет в своих воспоминаниях: «Долго исследовался и дебатировался вопрос о сплошном ходе по правому берегу р. Хунгари. По техническому проекту 1939 года начальником экспедиции П.К. Татаринцевым было намечено четыре перехода р. Хунгари. В военное время талантливый инженер-организатор Ф.А. Гвоздецкий поставил перед изыскателями задачу пройти без мостов, т.к. металла не хватало. Такие попытки были сделаны мной и моим соседом (с запада) начальником партии А.А. Побожим».

КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ – СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ

Особую сложность на пути изыскателей и строителей трассы представлял Сихотэ-Алинский хребет. Длина его с севера на юг составляет свыше 2500 км, высота отдельных вершин достигает 1200–1700 м, средние высоты в наиболее пониженных седлах 700–1000 м над уровнем моря. При поиске инженерно-технического решения строительства дороги через хребет были обобщены все материалы изысканий, выполненных в предвоенные годы. Изучен опыт строительства тоннеля через Сихотэ-Алинь в южной его ча-

сти на линии Угольная – Сучан, постройка которого осуществлялась в два этапа и продолжалась пять лет. На первом этапе переброска грузов на этой линии через перевал производилась бремсбергом (канатной железной дорогой) с последующей перевалкой на узкоколейную дорогу, которая была проложена для ускорения строительства тоннеля. На втором этапе после сооружения тоннеля узкая колея и бремсберг были заменены ширококолейной дорогой. Ни по срокам строительства, ни по пропускной способности, ограниченной сочетанием бремсберга с узкоколейкой, рассмотренный вариант строительства не отвечал требованиям, установленным для линии Комсомольск – Советская Гавань.

Наглядное представление о характере задач и мобильности ресурсов, необходимых для быстрого осуществления строительства перевального тоннеля через Сихотэ-Алинь, дают следующие факты. Подготовительный период к организации строительства на перевале начался с заброски вьючным транспортом продовольствия и материалов, необходимых для обустройства рабочего поселка. Одновременно форсировалось строительство упрощенного зимника, по которому осуществлялось продвижение строительных отрядов, занятых на сооружении автодороги круглогодичного действия. По зимней временке доставлялись к перевалу рабочие и оборудование. «В настоящее время, – как отмечало техническое совещание в марте 1944 г., – на строительстве почти ничего нет: материалов, оборудования, которое неукomплектовано и требует капитального ремонта, нет технических кадров».

В процессе натурной отбивки на местности различных вариантов трассы пересечения хребта была выявлена возможность значительного сокращения объемов строительных работ за счет применения бортового тоннеля длиной 395 м через «седло», на котором проектом 1939 г. предусматривалось строительство тоннеля длиной 1890 метров.

К весне 1944 г. были в основном закончены организационно-подготовительные работы строительства. Кроме Перевального, было создано еще два строительных треста: Нижне-Амурский, занимавшийся прокладкой рельсового пути на восток от Комсомольска до границ перевальной строительной площадки, и Восточный трест, осуществлявший строительство дороги во встречном направлении от порта Ванино. К началу июля 1945 г. были завершены ос-

новые работы на Сихотэ-Алинском перевале, где произошла смычка восточного и западного участков железнодорожной трассы. 20 июля 1945 г. было открыто сквозное движение поездов на всем протяжении железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань.

В высшей точке Сихотэ-Алинского перевала в честь подвига изыскателей, проектировщиков и строителей, проложивших новую железную дорогу к тихоокеанскому побережью, предполагалось соорудить мемориальный комплекс. Памятник построить не удалось, но мужество создателей дороги исторически верно отражено в творчестве дальневосточного поэта П. Комарова:

*«Такой подъем, такая высота –
За облака тебя уносит поезд.
И твой сосед на новые места
Глядит с небес, чуть-чуть забеспокоясь...
– Да, перевал!... воскликнет кто-нибудь. –
А как же те, что днями и ночами
До самых туч прокладывали путь?
Кто двигал их, какими «толчками»?*

БУДУТ ТОННЕЛИ – БУДЕТ БАМ

Через год после окончания Великой Отечественной войны проектно-изыскательские и строительные работы на трассе БАМ были возобновлены. При этом основные усилия строителей концентрировались на сооружении первоочередного участка дороги Тайшет – Братск – Усть-Кут, обеспечивающего железнодорожный выход в бассейн Средней Ангары и к речной транспортной артерии по реке Лене. Было продолжено также строительство железнодорожной линии в направлении к западу от Комсомольска-на-Амуре и тоннеля через Дуссе-Алинский хребет.

Центр тяжести проектно-изыскательских работ переместился в районы Северного Прибайкалья. Здесь изыскатели и проектировщики вплотную подошли к необходимости практического разрешения сложных инженерно-технических задач, связанных с сооружением крупных тоннелей через мощные горные хребты. Было очевидно, что строительство их придется осуществлять в условиях острого, связанного с последствиями войны дефицита материальных и технических средств, т.е. в условиях, обрекающих на срыв

плановых сроков сооружения тоннелей и, следовательно, своевременной сдачи в эксплуатацию всей железнодорожной магистрали, устремившейся к Тихому океану. Стали также более зримыми реальные трудности и проблемы, обусловленные сейсмичностью, вечной мерзлотой, интенсивным гидростоком бесчисленных горных рек и другими горно-геологическими особенностями районов строительства железнодорожных тоннелей. Причем уровень изученности этих и других специфических элементов природно-географической среды будущего строительства был едва ли выше самых общих, часто умозрительных представлений. Совокупность этих обстоятельств ставила перед изыскателями, проектировщиками и строителями столь сложный комплекс проблем, что было признано необходимым еще раз взвесить все «за» и «против», прежде чем решиться на громадные капитальные затраты, связанные с сооружением тоннелей. Перед лицом этих проблем, а также с учетом сложившихся после войны условий экономики страны и конкретно Сибири, было признано целесообразным изучить иные возможные варианты прокладки трассы центральной части БАМ. Это решение естественным образом отразилось на темпах и масштабах строительных и изыскательских работ на всей трассе БАМ.

Остановилось, выйдя к берегам Лены, скоростное строительство, нацеленное на северную оконечность Байкала, западного фланга БАМ. Примерно в двухстах километрах к западу от Комсомольска-на-Амуре среди таежных отрогов Дуссе-Алинского хребта легли последние звенья железнодорожного полотна восточного участка второго Транссиба. Законсервировав тоннельные сооружения и выстроенные тесными каре приземистые бараки, обитатели их сошли со склонов Дуссе-Алинского хребта. И прежняя первозданная тишина вновь воцарилась над порталами почти законченного Дуссе-Алинского тоннеля.

Все более заметно редели прежде многочисленные на трассе БАМ отряды изыскателей и проектировщиков. Основные их силы перебрасывались в районы, расположенные севернее непреодолимых без тоннельной проходки хребтов мощной горной системы, простирающейся от Байкала до реки Буреи. Финал многолетней героической эпопеи изысканий центральной части трассы БАМ был драматичным – инициаторы проекта отказались от осуществления строительства центрального звена БАМ по Северо-Байкальскому

варианту. Во всяком случае целесообразность любого штурма Байкальского и Муйского хребтов считалась крайне сомнительной. Было предложено обойти их с севера трассой, проходящей по мелкосопочнику южных районов Якутии.

Этот новый вариант трассы центральной части БАМ, по мнению авторов предложения, отличался, по сравнению с Северо-Байкальским, целым рядом преимуществ. Исключалась необходимость строительства крупных тоннелей. Обеспечивалась более надежная эксплуатация железнодорожной магистрали, поскольку ее трасса проходила на высокосейсмичной зоне Байкальского разлома. За счет кривизны земной поверхности открывалась возможность уменьшения строительной длины железнодорожной линии на 500–800 км по сравнению с Северо-Байкальским направлением. Расширился диапазон выбора опорных пунктов железнодорожной магистрали на Тихоокеанском побережье. В зависимости от очередности задач ее направление могло варьироваться на любую бухту Охотского побережья от Советской Гавани на юге до Магадана на севере, а в перспективе – к будущим морским портам на берегах Северного Ледовитого океана, на Чукотке и Камчатке.

В числе аргументов, привлеченных в обоснование нового варианта трассы северного Транссиба, важное место отводилось доказательству преимущественно непосредственного рассечения железнодорожной магистралью богатейших угольных и железорудных кладовых Якутии.

Изыскания нового варианта трассы, начавшиеся в 1947 г., продолжались почти семь лет и послужили основой для разработки принципиальной схемы развития железнодорожной сети в районах Крайнего Севера Сибири. В этом состоял их главный итог. После 1953 г. изыскания, проектирование и осуществлявшееся форсированными темпами сооружение Северо-Сибирской железнодорожной магистрали было прекращено. Лишь двадцать лет спустя – в условиях зрелого социализма – стали возможными решения задач, о которых, по определению Л.И. Брежнева, на предыдущих этапах можно было только мечтать.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Тоннели // Наука в Сибири. 1979. № 5.

МАГИСТРАЛЬ К ТРЕМ ОКЕАНАМ

«Для экономистов сейчас ясно, что решение министерств транспортного строительства и путей сообщения, которые десять лет назад отказались восстановить действовавшую в свое время дорогу от Салехарда до Надыма и далее на Уренгой, обернулось для страны как минимум миллиардным убытком. А ведь это была бы прекрасная широтная магистраль».

Академик А.Г. Аганбегян
(«Правда», 7 декабря 1979 г.).

ОБЛЕГЧЕННЫЕ НОРМЫ, ВЕСКИЕ АРГУМЕНТЫ И РЕЗОННЫЕ ВОЗРАЖЕНИЯ

30 августа 1945 года было принято решение о возобновлении прерванного войной строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Вновь составленный технический проект предусматривал изменения некоторых строительно-эксплуатационных показателей дороги.

Однако он не был утвержден к строительству. К этому времени коренным образом изменились взгляды на основные строительно-эксплуатационные показатели БАМа. В результате пересмотра проектного задания и сметно-финансового расчета были разработаны мероприятия, направленные на осуществление скоростного строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Двигавшихся с запада и востока навстречу друг другу строителей новой железной дороги к берегам Тихого океана еще разделяли тысячекилометровые, помноженные на громадный комплекс инженерно-технических проблем, расстояния. Главные трудности, которые было необходимо преодолеть, и основные объемы строительных работ, которые предстояло выполнить, были впереди. Вечная мерзлота, сейсмичность, сложнейший горный рельеф, почти полная транспортная изоляция районов прокладки центральной

части будущей трассы – каждая из этих проблем в отдельности составляла комплекс задач, ранее мало известных в практике железнодорожного строительства. Здесь же они сочетались в один самый сложный узел инженерно-технических и транспортно-экономических проблем, от практического решения которых зависело не только строительство железнодорожной линии, но и развитие промышленного потенциала в ее зоне.

Научно-теоретические изыскания этих проблем, проводившиеся в предвоенные годы, были ориентированы главным образом на решение инженерно-технических задач, связанных с сооружением магистрали.

С наибольшей научно-теоретической полнотой и практической обстоятельностью разрабатывались вопросы строительства железнодорожного полотна и сопутствующих технических и гражданских объектов в условиях вечной мерзлоты. Экспериментальные исследования в этой области, не прекращавшиеся и в годы войны, успешно развивались и в послевоенный период. На их основе был разработан комплекс практических рекомендаций, обязательных при производстве строительных работ и эксплуатации железнодорожных объектов на вечной мерзлоте.

Не до конца выясненными оставались многие технические аспекты строительства чисто железнодорожных объектов. Даже, например, такие сложные инженерные сооружения, как тоннели, предстояло строить, накапливая опыт в процессе строительства. Специалисты, конечно, рассчитывали, а еще больше оптимистично надеялись на успешный исход этого строительного эксперимента, но стопроцентной гарантии от крупного хозяйственного риска выдать не могли.

Еще слабее были разработаны теоретические и практические вопросы строительства в районах вечной мерзлоты, с активной сейсмикой и экстремальными условиями эксплуатации крупных промышленных объектов. Это обстоятельство явилось одной из причин того, что и предложения по освоению природных ресурсов в центральной зоне БАМа имели весьма общий характер. Экономическая целесообразность строительства центральной части трассы от Лены до Зеи аргументировалась, главным образом, ее ролью в решении проблемы усиления транзитного грузопотока.

Благодаря жесткой практике внедрения скоростных, основанных на применении облегченных технических норм методов строительства к началу 1949 г. железная дорога вышла к берегам Лены. Приближался момент, когда, перешагнув через Лену, строительство железнодорожной линии должно было выйти на самый трудный центральный участок трассы БАМа.

Ввиду исключительной сложности и беспрецедентно высокой стоимости сооружения этой части железнодорожной магистрали перед изыскателями и проектировщиками вновь и вновь ставилась задача максимального снижения объемов строительно-монтажных работ. Руководство Желдорпроекта не только призывало, но и обязывало смело применять проектные решения, исключающие излишние запасы прочности материалов и конструкций, «нормы и запасы которых являлись следствием неоправданной перестраховки, сложившейся в практике железнодорожного строительства 30-х годов».

Несмотря на, казалось бы, явную неопределенность технического решения ряда сложнейших инженерных задач, связанных со строительством железной дороги на трассе восточнее Лены, ведущие специалисты Желдорпроекта не теряли уверенности в возможности успешной реализации проекта в кратчайшие сроки.

Центральная часть БАМа должна была сыграть первостепенную роль в индустриальном освоении Якутского железорудного и угольного месторождений. Промышленное освоение богатейших природных запасов Северного Прибайкалья и Южной Якутии было связано с крупномасштабными капитальными вложениями, ресурсы которых в годы первых послевоенных пятилеток были ограничены. Возможность создания в этих районах крупных индустриальных комплексов могла появиться в весьма отдаленной перспективе. А до этого времени центральная часть магистрали должна была иметь преимущественно транзитное значение.

Однако в результате проведенной в 1946–1947 гг. корректировки проекта строительства железной дороги на облегченные технические условия транзитное значение центрального участка магистрали было существенно снижено. В таких условиях строительство его представлялось предприятием чрезвычайно дорогостоящим с весьма проблематичным экономическим эффектом. Это обстоя-

тельство стало одной из основных причин, по которой сооружение центрального участка было приостановлено в стадии организационной подготовки к строительству.

Индустрия восточных районов была одной из главных опорных баз в решении задач восстановления разрушенного войной народного хозяйства европейской части страны. Ввиду этого главные усилия в развитии экономики на востоке потребовалось сосредоточить на направлениях, обеспечивающих крупный народнохозяйственный эффект в кратчайшие сроки. Естественно, что в таких условиях осуществление крупных мероприятий по хозяйственному освоению новых районов Сибири и Дальнего Востока отодвигалось на второй план.

Это обстоятельство явилось другой важной причиной того, что строительство новой железнодорожной магистрали к Тихому океану временно финишировало на первоочередном рубеже. Выйдя к берегам Лены, железная дорога остановила свой стремительный бег. Более того, построенную железнодорожную линию Тайшет – Братск – Усть-Кут Министерство путей сообщения отказалось принять в эксплуатацию. Скоростная по своим методам строительства дорога, по мнению эксплуатационников, не отвечала техническим и коммерческим требованиям, предъявляемым к действующим линиям. Все доводы проектировщиков и строителей о правомерности развития железнодорожной сети в районах пионерного хозяйственного освоения методами сверхскоростного строительства на основе применения пониженных норм и стандартов проектирования оказались недостаточными для того, чтобы эксплуатационники отступили от своих позиций. Не отрицая специфики осуществления транспортного строительства в районах с экстремальными природно-климатическими и экономико-географическими условиями, специалисты МПС резонно считали, что, несмотря на это, в эксплуатацию должна передаваться не строящаяся, а завершенная железная дорога.

По заключению представителей МПС, предъявленная к сдаче линия Тайшет – Братск – Усть-Кут не отвечала условиям рентабельной эксплуатации. Министерство путей сообщения сочло невозможным принять на себя не свойственную транспортному ведомству роль лидера в пионерном хозяйственном освоении новых районов Сибири, путь к богатствам которых открыла желез-

ная дорога в бассейн Лены. Только десять лет спустя, в 1958 г., когда зримо обрисовались контуры крупномасштабной программы гидроэнергетического строительства на Ангаре и создания мощных горнодобывающих комплексов в примыкающих к дороге районах, она была принята в постоянную эксплуатацию. Восточный же участок будущей магистрали, проложенный к западу от Комсомольска-на-Амуре до станции Дуки, в зоне которого хозяйственная сфера не получила значительного развития, так и остался за пределами сети железнодорожных линий, эксплуатируемых МПС. Он до недавних дней использовался в качестве ведомственной лесовозной дороги.

Позиция МПС в отношении приема предъявленных к сдаче в эксплуатацию железнодорожных линий не поколебала уверенности инициаторов скоростных методов строительства в правомерности и целесообразности практики сооружения железных дорог в районах пионерного хозяйственного освоения по облегченным техническим условиям. Но, с другой стороны, претензии МПС к эксплуатационным качествам вновь построенных линий явились одной из причин, обусловивших резкое замедление темпов, а затем и консервацию сооружения железнодорожной трассы БАМа.

Бескомпромиссная позиция эксплуатационников привела к тому, что строители были вынуждены сосредоточиться на доводке линии, построенной по облегченным техническим условиям, до уровня требований, предъявленных железнодорожниками.

Предпостроечные проектно-изыскательские работы Северо-Байкальской части трассы БАМа в 1948–1949 гг. хотя и продолжались, но одновременно все более значительные силы изыскателей и проектировщиков переключались на транспортно-рекогносцировочные обследования, подчиненные задачам разработки принципиальной схемы развития сети железнодорожных сообщений на территории от Урала до Тихого океана и от Транссиба до полярного побережья Сибири.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Магистраль к трем океанам // Наука в Сибири. 1980. № 18.

ЯКУТСК НА ПЕРЕКРЕСТКЕ ДОРОГ

В качестве исходной концепции для организации рекогносцировочных изысканий по программе перспективного железнодорожного строительства в районах к северу от Транссиба в сороковые годы предлагалась схема развития железнодорожной сети, согласно которой на территории Сибири и Дальнего Востока предусматривалось сооружение свыше 11 тысяч километров новых железнодорожных линий. В том числе, наряду с Байкало-Амурской магистралью, обосновывалась необходимость постройки магистральной широтной железнодорожной линии от Урала до Тихоокеанского побережья, проходящей через субполярные районы Сибири. Трасса этой линии намечалась через нижнее течение Оби и Енисея на Якутск и должна была превратить его в крупный узел железнодорожных коммуникаций, связывающих тихоокеанское и полярное побережье Сибири с сетью железных дорог европейской части страны, обеспечивающей выход к портам Балтийского и Черного морей. Предусматривалось также развитие систем меридиональных железнодорожных линий, открывающих выход на побережье Северного Ледовитого океана и соединяющих действующий Транссиб, строящийся БАМ и предполагаемую субполярную магистраль по основным направлениям возможных грузопотоков.

Таким образом, предложенная схема перспективного транспортно-строительного строительства фактически представляла собой новейшую модификацию проекта Великого Северного железнодорожного пути, концессия на сооружение которого испрашивалась у Советского правительства еще в 1919 году. Этот проект остро обсуждался в конце 20-х и начале 30-х годов.

В один из наиболее решительных периодов борьбы с вооруженной контрреволюцией, когда Красная Армия была накануне крупных побед, ставших, по выражению В.И. Ленина, «предвестником приближения развязки», Совет Народных Комиссаров рассмотрел вопрос о возможности осуществления одного из грандиозных проектов железнодорожного строительства в Сибири. 4 февраля 1919 г. по докладу Л.Б. Красина и Г.И. Ломова на заседании Совнаркома под председательством В.И. Ленина было принято постановление «О концессии на Великий Северный железный путь».

Ходатайствовавшие о выдаче концессии петроградский художник А. Борисов и норвежец Эдвард Ганневик представили в Совнарком проект сооружения Северного железнодорожного пути по направлению Обь – Котлас – Сорока, Котлас – Званка. В последующем эту линию предлагалось продолжить на восток от Оби через нижнее течение Енисея, Якутск или северную оконечность Байкала до Тихоокеанского побережья.

В постановлении Совнарком направление линии железной дороги и общий план постройки признал приемлемым, а предоставление концессии представителям иностранного капитала с принципиальной точки зрения допустимым... Соискателям концессии было предложено представить доказательства основательности их ссылок на связи с союзническими и нейтральными предприятиями и фирмами, способными финансировать строительство, обеспечить поставку необходимых материалов и оборудования и успешно завершить постройку. Образованной при ВСНХ специальной комиссии поручалось в двухнедельный срок представить окончательный проект концессионного договора.

12 марта 1919 года на заседании петроградского Совета В.И. Ленин обосновал допустимость применения концессионной практики и объяснил причины, побудившие Совнарком признать концессию на строительство Великого Северного железнодорожного пути желательной и осуществление ее практически необходимым. Отвечая после доклада о внешней и внутренней политике СНК на записку из зала, он говорил: «Лучше заплатить дань иностранным капиталистам, а железные дороги построить. От этой дани мы не погибнем, а если не сладим с железнодорожным движением, то мы можем погибнуть потому, что народ голодает; как ни вынослив русский рабочий, но есть предел выносливости. Поэтому принять меры к улучшению железнодорожного движения наша обязанность, хотя бы ценой дани капитализму».

Однако первоочередные усилия государства в то время концентрировались на ликвидации последствий разрухи на железнодорожном транспорте.

На рубеже 1927–1928 гг. проблема восстановления транспорта была в основном разрешена. Восстановительный период успешно завершился не только на транспорте, но и в других отраслях народного хозяйства. Образовавшиеся ресурсы позволили в ведущих об-

ластях хозяйственной деятельности выйти за ограниченные рамки восстановительных функций. Дальнейший рост народного хозяйства, прочно вставшего на путь расширенного воспроизводства, неизбежно вел к необходимости увеличения провозной способности и развития географической сети транспортных коммуникаций.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ИЛИ СЕВМОРПУТЬ?

В конце 20-х годов в научной литературе специалистами-транспортниками вновь со всей серьезностью была поднята проблема строительства Северо-Сибирской железной дороги.

Одновременно с официально принятой концепцией перспективного развития транспортной сети Сибири, первостепенное значение в создании которой отводилось решению задач сверхмагистрализации транссибирской магистрали, была выдвинута другая схема формирования системы транспортных коммуникаций в Сибири и на Дальнем Востоке. В ее основе находились исходные принципиальные установки о необходимости интенсивного вовлечения в хозяйственный оборот природных ресурсов и слабо освоенных северных районов Сибири и Дальнего Востока.

Основным и наиболее энергичным инициатором одного из таких проектов, конкурирующих с официальной программой поэтапного развития транспортной сети Сибири и Дальнего Востока, был один из несостоявшихся в 1919 году концессионеров Великого Северного пути (ВСП) художник А.А. Борисов. Он и его единомышленники, несмотря на обрушившуюся на них в 1927 г. резкую критику, подняли в 1929 г. новую волну дискуссии по проблеме транспортного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке.

В изданной в 1929 г. в Великом Устюге и бесплатно распространявшейся брошюре художника Борисова и профессора Воблого была вновь поднята идея Великого Северного железнодорожного пути. Но на этот раз трасса линии не ограничилась соединением Мурманского побережья с устьями рек Оби и Енисея. Железнодорожная линия Великого Северного пути трактовалась авторами идеи как составная часть комплексной программы промышленного и транспортного строительства, охватывающего север Сибири от Урала до Тихого океана. Трассу Великого Северного желдорпути, ранее заканчивавшегося в нижнем течении Енисея или Оби, пред-

лагалось продолжить до Якутска и далее на восток до Тихого океана. Северный путь был призван обеспечить соединение по кратчайшему расстоянию трех океанов: Северного Ледовитого с незамерзающим морским портом в Мурманске, Атлантического – в Ленинграде и Тихого – от Аяна на севере до Советской Гавани на юге. ПОВТОР на стр. 51

Проект программы ВСП был принят в Сибири и особенно на Дальнем Востоке с большим воодушевлением. Омская газета «Рабочий путь» опубликовала специальную статью своего корреспондента, в которой сообщалось, что еще В.И. Ленин одобрил сооружение железнодорожной магистрали от Мурманска, Москвы и Ленинграда через Котлас и нижнее течение Оби до Тихого океана. В Хабаровске был организован Комитет содействия Комиссии по сооружению Великого Северного железнодорожного пути. Краевая газета «Тихоокеанская Звезда», комментируя Постановление СНК (от 4 февраля 1919 г. «О концессии на Великий Северный железнодорожный путь») и проект Борисова, писала: «ВСП представляет собой целую систему различных путей сообщения, которая должна заполнить пространство между существующей транссибирской магистралью и возможной северной границей земледелия».

С точки же зрения специалиста-практика, нацеленного на выполнение конкретных хозяйственных задач, подчиненного строгим требованиям финансовой и правилам производственной дисциплины, кипучая деятельность Борисова и его проект представлялись красивой, но в обозримой перспективе реально неосуществимой мечтой.

Выражая названную позицию, один из наиболее беспощадных оппонентов А. Борисова журналист из Новосибирска В. Итин писал в «Экономической газете»: «Проект магистрали трех океанов вызывает смутный энтузиазм, основанный на чисто образных представлениях...».

Несмотря на резкую критику, проект программы транспортно-го освоения Сибири, основу которого составлял Великий Северный железнодорожный путь, приобретал все большую популярность. Ведомственное совещание при Главконцесском СССР образовало Комиссию содействия сооружению ВСП, последняя сформировала в ряде городов Сибири и Дальнего Востока местные комитеты содействия. В сферу дискуссии по проблеме ВСП была вовлечена Все-

союзная торговая палата, ее региональные секции в Сибири и на Дальнем Востоке выразили полную поддержку проекту программы. Газета «Известия» в порядке обсуждения опубликовала статьи Борисова, Воблого и других сторонников незамедлительного осуществления проекта ВСП.

Однако весь проект Великого Северного железнодорожного пути, как в целом, так и в отдельных его составных частях, был абсолютно не обеспечен транспортно-экономическими и техническими изысканиями. Учитывая экстремальные природно-климатические условия географической зоны, через которую намечалась прокладка железнодорожной трассы, нужно было, мягко говоря, обладать исключительным оптимизмом, чтобы в категорической форме ставить вопрос о незамедлительной организации строительства не только всей линии, но и отдельных ее участков. На этот действительно весьма серьезный просчет авторов проекта ВСП совершенно справедливо указывали их оппоненты.

«Экономическая газета» выступила по вопросу о ВСП с рядом критических статей, написанных опять же журналистом В. Итиным. В одной из них «Великий Северный путь, или Северный морской путь» автор приводил серьезные аргументы против включения строительства второй транссибирской железнодорожной магистрали в план первого пятилетнего плана. «Северный морской путь открыт, – писал Итин. – Он более чем какой-либо другой может быть назван Великим... Северный флот, а не северная железнодорожная магистраль является задачей первой пятилетки...».

Последовавшие затем крупные успехи в реализации комплексной программы хозяйственного освоения Северного морского пути оказали решающее воздействие на дальнейший ход и исход дискуссии между сторонниками и противниками проекта Великого Северного железнодорожного пути.

Казалось, что вопрос о ВСП окончательно сошел со сцены научных дискуссий по проблемам развития транспортных сообщений на Крайнем Севере. Но в конце 40-х годов эта идея вновь возродилась к жизни...

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Магистраль к трем океанам // Наука в Сибири. 1980. № 23.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЭПОПЕЯ У ПОЛЯРНОГО КРУГА

Северный морской путь в годы Великой Отечественной войны сыграл исключительно важную роль в обеспечении транспортных связей с северо-восточными районами Сибири и Дальним Востоком. Успехи советского государства в хозяйственном освоении Северного морского пути, достигнутые в предвоенные годы, и, особенно, обнадеживающие перспективы дальнейшего развития транспортных коммуникаций в Северном Ледовитом океане привлекали пристальное внимание за рубежом.

Так, германское командование задолго до начала войны против СССР весьма тщательно изучало возможности ведения боевых действий в Советской Арктике, создания здесь морских транспортных коммуникаций через Советскую Арктику с Японией, откуда Германия получала наиболее дефицитные стратегические материалы и разведданные о движении советских транспортов в Восточном секторе Арктики.

...Наряду с укреплением полярных рубежей в годы войны в СССР продолжались научно-исследовательские работы, связанные с изучением экономического потенциала тяготеющих к Северному морскому пути районов Сибири, надежным обеспечением транзитных перевозок через моря Северного Ледовитого океана, перспективами развития речных и строительством железнодорожных коммуникаций. Особо подчеркивалась необходимость скорейшего создания в одном из районов полярного побережья Сибири крупной базы североморских коммуникаций, опирающейся на сеть действующих железнодорожных сообщений.

Ближайшим к арктическому побережью Сибири железнодорожным пунктом являлась станция Чум – конечная точка Печорской железной дороги. С учетом этого после войны и была поставлена задача – выяснить практические возможности строительства железнодорожной линии от станции Чум по направлению к побережью Обской губы.

Организация проектно-изыскательских работ осуществлялась в форсированном темпе. Через трое суток после принятого решения первая группа изыскателей специальным рейсом вылетела в заданный район. В таком же срочном порядке формировались и отправлялись в район работ отряды изыскателей и проектировщи-

ков. Не ожидая окончания и даже первых результатов рекогносцировочных изысканий трассы железнодорожной линии и морской базы, к району будущих работ стали стягиваться строительные подразделения.

Кроме чрезвычайных сложностей организации и исключительно высокой стоимости строительства портовых объектов и железнодорожной линии, в зоне заполярной тундры были приняты в расчет и соображения о характере и доминирующем направлении грузопотока на проектировавшейся железной дороге.

В то время не без оснований считали, что новая железная дорога, несмотря на то, что ее конечный пункт будет находиться в Сибири, не откроет дополнительного транспортного выхода из Сибири в районы европейской части страны. Строительство железнодорожной линии к Обской губе сводило ее роль к обслуживанию портового хозяйства будущей базы морских коммуникаций в Ледовитом океане. По существу, эта дорогая по стоимости строительства и эксплуатационным расходам магистраль являлась бы припортовой транспортной коммуникацией с односторонним грузопотоком (преимущественно в направлении от Воркуты).

В итоге всесторонней оценки результатов инженерно-технических и транспортно-экономических изысканий трассы железнодорожной линии проектировщики пришли к выводу о необходимости поворота направления трассы в сторону поселка Лабытнанги – в крайний северный пункт обского лимана и расположенного на противоположном берегу города Салехарда. Главное преимущество этого варианта трассы состояло в том, что железная дорога в район Салехард – Лабытнанги открывала беспрепятственный транспортный выход в северную часть обширного Обь-Иртышского бассейна, находившуюся за пределами зоны экономического воздействия Транссибирской магистрали.

В августе 1947 г. основные силы изыскателей-полевиков передислоцировались в новый район работ. Изыскания развернулись по всей длине 190-километровой трассы будущей железной дороги Чум – Лабытнанги. Через год после начала строительства на новой железной дороге Чум – Лабытнанги открылось рабочее движение поездов.

ДОРОГА ПОШЛА НА ВОСТОК

Сооружением железной дороги к устью Оби была реализована первоочередная часть проекта по созданию в сибирском Заполярье транспортного выхода, опирающегося на железнодорожную сеть европейской части страны. Техничко-экономический анализ материалов изысканий, выполненных на трассе железной дороги к Обской губе, все более убеждал в нецелесообразности развития заполярной железнодорожной линии по этому направлению. Было выдвинуто предположение: перенести пункт базирования Северного морского пути в район Игарки, для чего предлагалось продолжить линию Чум – Лабытнанги на восток до п. Ермаково на левом берегу Енисея.

Енисейский залив и река Енисей в нижнем ее течении обеспечивали лучшие, в сравнении с Обской губой, условия речного и морского судоходства. Игарский порт на правом берегу Енисея доступен для речных судов и крупных транспортов.

Почти 1700-километровая железнодорожная трасса от Воркуты до Енисея, несмотря на значительно большую (по сравнению с линией к Обской губе) протяженность и стоимость строительства, по мнению проектировщиков, была бы экономически более целесообразной. В отличие от «подъездной внутризаводской» линии к порту в Обской губе, железная дорога, выходящая к Енисею, могла бы стать транспортной артерией экономического освоения обширных районов северной части Обь-Енисейского бассейна.

Развитие построенной до Лабытнанги железнодорожной линии не в северном тупиковом, а восточном направлении создавало реальные предпосылки для решения перспективных задач обеспечения надежной транспортной связи северо-восточных районов Сибири с индустриальными центрами страны.

Весной 1949 г. проектно-изыскательские работы развернулись на всем протяжении трассы от Салехарда до Енисея. В 1948–1949 гг. центр тяжести железнодорожного строительства в Сибири был окончательно перенесен на сооружение транспортной артерии в Заполярье.

Тысячи строителей вгрызались кирками в скованную вечным льдом землю, засыпали лопатами болота, били деревянные сваи, мостили гати и реки – метр за метром прокладывали дорогу в сторону далекого Тихого океана.

К началу 1953 года на запад от Салехарда на расстоянии 402 км до реки Хеты было в основном закончено возведение земляного полотна, уложены рельсы, проводилось движение рабочих поездов. Строительные колонны, занятые на отсыпке земляного полотна, двигались примерно на 70 км впереди подразделений, работавших по укладке верхнего строения пути.

В районе перехода через реку Таз размещалось одно из наиболее крупных строительных подразделений. Отсюда строители готовились к последнему мощному броску на запад навстречу колоннам, шедшим от Салехарда. На правом берегу Енисея строительные работы производились на всем протяжении трассы: заканчивалось возведение рабочих городков, отсыпалось земляное полотно, было уложено около 60 км верхнего строения пути. Вдоль всей трассы Салехард – Ермаково – Игарка действовала столбовая линия связи.

Строители работали с большим подъемом. У всех окрепла вера в надобность дороги. Темпы и размах строительства укрепляли эту веру. Принятое весной 1953 г. решение о приостановке, потом о консервации и затем о ликвидации строительства полярной железнодорожной трассы Салехард – Игарка для авторов и большинства инициаторов проекта дороги и ее строителей явилось полной неожиданностью...

Проектом Великого Северного железнодорожного пути было положено начало после Октября дискуссии по проблемам транспортного освоения Севера, этим же проектом в 1953 г. закончились практические усилия, связанные со строительством второй, включая БАМ, железнодорожной магистрали, опирающейся на межконтинентальные транспортные коммуникации морей Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого океанов.

ГОРЯЧИЕ СПОЛОХИ В БЕЛОМ БЕЗМОЛВИИ

Инициаторы проекта в душе еще не смирились с горькой судьбой, постигшей стройку, ликвидационные работы еще только начинались, а над полярной тундрой прокатилось гулкое эхо мощного взрыва, прогремевшего как салют первой большой победе многолетних геологических поисков на нефть и газ на севере Западной Сибири. 21 сентября 1953 г. из разведочной скважины вблизи села Березово ударила сокрушающая и долгожданная струя при-

родного газа. Оглушающий рокот газового факела возвестил о великом будущем пустынного края, но не смог изменить судьбу недостроенной дороги.

К началу 60-х годов стало очевидным, что прогнозы на нефть и газ в северных районах Западной Сибири оправдались. В центральной печати прошел ряд статей крупных ученых, партийных и хозяйственных руководителей, призывавших воскресить «мертвую дорогу», чтобы, опираясь на нее как на транспортную рокаду, обеспечить фронтальное наступление в нефтегазоносные районы севера Западной Сибири. Однако «забытой дороге» не суждено было возродиться к жизни. По мнению противников реализации проекта полярной железной дороги, промышленная зона Южной Сибири и индустриального Урала, развитая транспортная сеть Среднего Прииртышья обеспечивали лучшие условия для создания северообского нефтегазодобывающего комплекса.

Вырвавшиеся из недр Северного Приобья газовые факелы ярким светом озарили профиль будущего экономического развития края. Буровые установки разведчиков недр уходили все дальше на север к побережью Ледовитого океана. Горячие сполохи газовых факелов затмили холодный, не образующий теней свет северного сияния над «мертвой дорогой». В 1964–1967 гг. непосредственно в этой зоне были разведаны уникальные газовые месторождения – Уренгойское, Медвежье, Заполярное.

В обширных районах Сибири и Дальнего Востока, расположенных за 60-й параллелью от полярного Урала до Чукотского побережья, за годы социалистического строительства созданы крупные узлы индустриального развития: нефтедобывающий комплекс в Западной Сибири, Норильский горно-металлургический комбинат, Якутский золото- и алмазодобывающий центры в Восточной Сибири. «Теперь, – как пишет академик Н.Н. Некрасов, – меридиональное деление Сибири (Восточная и Западная) в научном и практическом отношении теряет свое значение. На смену прошлому делению Сибири появляется широтное деление обширной территории этого региона, более точно отражающее специфику природно-климатических условий и экономического развития отдельных зон. Оно дает возможность на научных основах планомерно решать крупные проблемы региональной экономики Сибири».

Общность природных факторов, тесная взаимосвязь экономического развития Сибири и Дальнего Востока, выход сибирской продукции в бассейн Тихого океана, а дальневосточной в европейскую часть страны – все это (по мнению академика Некрасова) объединяет обширную территорию этих регионов, требует единого подхода к решению крупных народнохозяйственных и социальных проблем.

Проложенная в начале века Транссибирская магистраль и освоенный за годы советской власти Северный морской путь, впервые соединившие берега трех океанов и служившие основой формирования двух первых широтных экономических зон Сибири – южно-сибирской и субарктической, сегодня недостаточны для решения насущных проблем развития производительных сил Сибири и Дальнего Востока.

Сооружение БАМа – свидетельство того, что практика транспортного строительства развивается в названном направлении. Учитывая уровень технических возможностей современных видов транспорта, в том числе и железнодорожного, за счет неизмеримо выросших скоростей которого «сокращаются» расстояния, к сегодняшней Сибири с большей чем когда-либо ранее правомочностью применимо утверждение Герцена, что ее территория лежит между трех океанов. Что основу будущей системы путей сообщения Сибири – края, простирающегося от Тихого океана до Урала и от Ледовитого океана до Саянских хребтов, территория которых может сравниться только с площадью континентов, составят магистральные транспортные коммуникации, пересекающие ее пространства от океана до океана. Все это убеждает в том, что «мертвая дорога» восстанет из белого безмолвия. Буровики и геологи, например, уже восстанавливают для себя ее отдельные участки. Идея строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали, долгие годы «бывшаяся» в жестоких тисках дискуссий, превратилась в реальную и насущную задачу.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Магистраль к трем океанам // Наука в Сибири. 1980. № 24.

СВЕРХМАГИСТРАЛИЗАЦИЯ ТРАНССИБА И МАГИСТРАЛИЗАЦИЯ СИБИРИ

Немалое число нынешних проблем, связанных с реализацией в северных районах Сибири крупномасштабных народнохозяйственных программ, осложнено господствовавшими в 20–30-х годах представлениями о перспективных направлениях и очередности этапов развития сети транспортных сообщений в Сибири. В данной статье предпринимается попытка ретроспективного рассмотрения дискуссии между сторонниками сверхмагистрализации Транссибирской железной дороги и инициаторами идей и проектов магистрализации Сибири.

Своими истоками эта дискуссия восходит к концу XIX – началу XX в. Еще до окончания строительства Великого Сибирского пути в кругах ученых и специалистов-транспортников была сформулирована позиция, сторонники которой, признавая важную роль Транссиба в будущем экономическом развитии края, аргументированно обосновывали необходимость дальнейшей магистрализации Сибири, т.е. прокладки через ее территорию, предпочтительно к северу от Транссиба, второй магистральной железной дороги широтного направления¹. Принятым в ноябре 1916 г. пятилетним планом железнодорожного строительства сооружение такой дороги, так называемого Великого Северного пути, было отнесено к первой очереди строительства. Руководивший разработкой плана известный русский ученый П.П. Семенов-Тянь-Шанский отмечал, что, проходя по северной окраине земледельческого пояса Российской империи через Енисейск и северную оконечность Байкала, это дорога выйдет к Николаевску-на-Амуре. «А потому огромное государственное и мировое значение ее столь несомненно, что постройка не должна быть во всяком случае отнесена к первой очереди, если не сделана внеочередной»².

¹ Менделеев Д.И. Проблемы экономического развития России. М., 1980, 347 с.; Андрианов Г.В., Чмутов С.А. Сеть железных дорог России в будущем, с приложением 55410 верст новых железнодорожных линий. СПб., 1908. С. 2, 3.

² Труды Особого междуведомственного совещания по выработке пятилетнего плана железнодорожного строительства. Пг., 1916. С. 17.

Следующий тур дискуссии между сторонниками магистрализации Сибири и их оппонентами возник в конце 20-х годов. К этому времени восстановительный период успешно завершился не только на транспорте, но и в других отраслях народного хозяйства. Образувавшиеся ресурсы позволили в ведущих областях хозяйственной деятельности выйти за ограниченные рамки восстановительных функций. Дальнейший рост народного хозяйства, прочно вставшего на путь расширенного воспроизводства, неизбежно вел к необходимости увеличения провозной способности и развития географической сети транспортных коммуникаций.

Сибирь и Дальний Восток призваны были сыграть важную роль в обеспечении народного хозяйства страны минеральным сырьем, топливом, древесиной и другой продукцией, производной от разнообразных природных ресурсов этих районов. В связи с разработкой генеральной схемы развития народного хозяйства ставился вопрос о необходимости освоения природных богатств восточных районов в размерах, способных не только удовлетворить внутренние потребности государства, но и обеспечивающих широкий экспорт сибирских товаров.

Одновременно с этими прогнозами характера развития и специализации народнохозяйственного комплекса Сибири разрабатывались гипотезы формирования транспортной сети. Центр тяжести транспортного строительства вновь и вновь настойчиво предлагалось перенести в северные районы Сибири, где сосредоточены основные запасы минерального сырья, лесных богатств, гидроэнергетических ресурсов.

В научной литературе специалистами-транспортниками со всей серьезностью поднимается проблема строительства Северо-Сибирской железной дороги. Группа инженеров из Иркутска, в частности И.Ф. Молодых и К.Н. Миротворцев, выступила в печати с предложением о строительстве пионерной железнодорожной линии в золотопромышленные районы Якутии. В качестве ориентировочных выходов предполагаемой железной дороги к побережью Охотского моря они намечали порты Аян и Охотск. Пройдя через перспективные для хозяйственного освоения районы Северной Сибири, такая дорога обеспечила бы предпосылки для формирования в ее зоне второго промышленного стажа Сибири.

Одновременно с концепцией перспективного развития транспортной сети Сибири, первостепенное значение в которой отводилось решению задач сверхмагистрализации Транссибирской магистрали, была выдвинута другая схема формирования системы транспортных коммуникаций в Сибири и на Дальнем Востоке. В ее основе находились исходные принципиальные установки о необходимости наиболее широкого вовлечения в хозяйственный оборот природных ресурсов слабо освоенных северных районов Сибири и Дальнего Востока³.

Основным и наиболее энергичным инициатором одного из таких проектов был ленинградский художник А.А. Борисов. Он и его единомышленники, несмотря на обрушившуюся на них еще в 1927 г. резкую критику, подняли в 1929 г. новую волну дискуссии по проблеме транспортного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке.

В изданной в 1929 г. в Великом Устюге и бесплатно распространявшейся брошюре художника Борисова и профессора Воблого была вновь поднята идея Великого Северного железнодорожного пути (ВСП)⁴. Эта железнодорожная линия трактовалась авторами как составная часть комплексной программы промышленного и транспортного строительства, охватывающего север Сибири от Урала до Тихого океана. Трассу Великого Северного желдорпути предлагалось проложить через Северный Урал, нижнее течение Оби и Енисея через Якутск и далее на восток до Тихого океана с выходом к морскому побережью в пунктах Аян, Эйкан, Николаевск-на-Амуре, Советская Гавань. Вместе с существующей в европейской части Союза железнодорожной сетью Великий Северный путь был призван обеспечить соединение по кратчайшему расстоянию трех океанов: Северного Ледовитого с незамерзающим морским портом в Мурманске, Атлантического в Ленинграде и Тихого от Аяна на севере до Советской Гавани на юге.

В итоге полной реализации программы ВСП индустриальное освоение природных богатств Сибири могло бы опираться на транспортную сеть, объединяющую свыше 100 тыс. км железнодорожных, водных, автомобильных и воздушных путей сообщения.

³ Известия ВЦИК. 1980. 9 января; ГАХ. Ф. 987, оп. 1, д 3, д. 83, 208, 214, 215.

⁴ Борисов А.А., Воблый В.М. Великий Северный путь. Великий Устюг, 1929.

Такая транспортная система дала бы, по расчетам авторов, возможность освоить в Сибири обширные новые районы, по размерам значительно превосходящие территорию Западной Европы.

Идеи, изложенные А. Борисовым и В. Воблым, взятые каждая в отдельности, были не новы, и приоритет их разработки не принадлежал авторам брошюры. Однако попытка сведения в единую программу наиболее крупных проектных разработок развития транспортных сообщений в Сибири была в то время единственной в своем роде. Авторы сформулировали и исходную посылку разработки программы комплексного освоения северных территорий Сибири, которая сводилась к признанию необходимости в первую очередь строительства магистральной железнодорожной линии через северные районы Сибири. В этой связи один из участников дискуссии по проблеме Великого Северного пути справедливо отмечал: «Название этого пути Великим относится не только к его содержанию, но и к самой постановке проблемы»⁵.

Именно поэтому, а не от того, что брошюра Борисова и Воблого распространялась бесплатно, как в пылу спора острили противники проекта, их предложение привлекло внимание общественности, местных и центральных государственных органов. Немаловажное значение имел также тот факт, что комплексная программа ВСП в определенной степени соответствовала принципиальным требованиям, сформулированным в плане развития народного хозяйства РСФСР на 1929–1930 гг.⁶ Она представляла собой один из вариантов решения задачи усиления транспортной связи районов Сибири и Дальнего Востока с промышленными центрами европейской части Союза. Кроме того, идея ВСП была особенно актуальна в связи с практическими задачами хозяйственного освоения обширных территорий севера Сибири. Решение этих задач имело исключительно важное как экономическое, так и политическое значение, поскольку, как весьма точно отмечалось в 1930 г. на одном из заседаний Дальневосточной секции Всесоюзной торговой палаты: «До сих пор на севере мы владели географической картой, и при этом далеко не верной, и не владели территорией»⁷.

⁵ ГАХК. Ф. 937, оп. 1, д. 2, л. 215.

⁶ Контрольные цифры народного хозяйства и социально-культурного строительства РСФСР на 1929–1930 гг. М.; Л., 1930. С. 256–958.

⁷ ГАХК. Ф. 353, оп. 5, д. 8, л. 149.

С точки зрения специалиста-практика, нацеленного на выполнение конкретных хозяйственных задач, подчиненного строгим требованиям финансовой и правилам производственной дисциплины, кипучая деятельность А. Борисова и его проект представлялись красивой, но в обозримой перспективе реально неосуществимой мечтой.

Выражая названную позицию, один из наиболее активных оппонентов А. Борисова журналист из Новосибирска В. Итин писал в «Экономической газете»: «Проект магистрали трех океанов вызывает смутный энтузиазм, основанный на чисто образных представлениях. На самом же деле авторы проекта, говоря о мировом масштабе магистрали трех океанов, смотрят на мир с колокольни Великого Устюга. Маленький городок, возведенный в сан мирового центра, не мог не поддаться соблазнительной мечте. Он бесплатно издал сочинения прожекторов»⁸.

Несмотря на резкую критику, проект программы транспортного освоения Сибири, основу которого составлял Великий Северный железнодорожный путь, приобретал все большую популярность. Ведомственное совещание при Главконцесском СССР образовало Комиссию содействия сооружению ВСП, последняя сформировала в ряде городов Сибири и Дальнего Востока местные комитеты содействия. В сферу дискуссии по проблеме ВСП была вовлечена Всесоюзная торговая палата, ее региональные секции в Сибири и на Дальнем Востоке выразили полную поддержку проекту программы. Газета «Известия» в порядке обсуждения опубликовала статьи Борисова, Воблого и ряда других сторонников незамедлительного осуществления проекта ВСП: «Народнохозяйственное значение ВСП огромно, только местные материалы дают нагрузку для этой дороги 100 поездов в сутки. Он оживит совершенно незаселенные в настоящее время пространства Сибири и сделает возможным эксплуатацию неиссякаемых минеральных богатств в Сибири и на Урале. Водная энергия может дать 14,5 млн л.с. Стоимость постройки линии определяется в 1,5 млрд рублей, а с сопутствующими мероприятиями 5 млрд рублей. Продолжительность постройки 5–6 лет»⁹. Ссылаясь на итоги состоявшегося 7 января 1930 г. в пла-

⁸ Итин В.И. Великий Северный путь или Северный морской путь. Несостоявшаяся концессия // Экономическая жизнь. 1930. № 28.

⁹ Известия ВЦИК. 1980. 9 января.

новом управлении НКПС совещания по вопросу ВСП, газета отмечала, что проект и экономические изыскания по нему имеют право быть включенными в Генеральный план развития народного хозяйства страны.

Однако, учитывая экстремальные природно-климатические условия географической зоны, через которую намечалась прокладка железнодорожной трассы, нужно было, мягко говоря, обладать исключительным оптимизмом, чтобы в категорической форме ставить вопрос о незамедлительной организации строительства не только всей линии, но и отдельных ее участков. На этот действительно весьма серьезный просчет авторов проекта ВСП совершенно справедливо указывали их оппоненты. Так, например, В. Итин писал: «Основное возражение при отсутствии возражений принципиальных заключается именно в целесообразности вложения в ближайшем будущем этих огромных сумм»¹⁰.

Еще один опрометчивый шаг был сделан А. Борисовым относительно оценки перспективы использования Северного морского пути. В статье «О Северном морском пути к устьям Оби и Енисея» он утверждал, что этот путь раз и навсегда закрыт льдами и что тратить деньги и оборудование на прокладку и развитие этого пути через Карское море к устьям сибирских рек по экспорту – импорту товаров – дело гиблое. Эта попытка рекламировать собственный проект за счет безосновательной дискредитации Северного морского пути вызвала протест многочисленных сторонников и пропагандистов освоения транспортной коммуникации через Ледовитый океан. В ответ на эти, по выражению В. Итина, невежественные заявления автора проекта ВСП журнал «Сибирские огни» опубликовал статью Н.Н. Воеводина, которая называлась «Художества художника Борисова». В самой статье и во вступлении к ней, написанным В. Итиным, был дан решительный отпор попыткам А. Борисова, старавшегося принизить значение работ, связанных с исследованием и освоением Северного морского пути¹¹.

Выступление В. Итина и Н. Воеводина в «Сибирских огнях», несмотря на жесткую критику проекта ВСП и бурную защиту Север-

¹⁰ Итин В. Указ, соч.

¹¹ Воеводин Н.Н. Художества художника А.А. Борисова // Сибирские огни. 1929. № 18 (3). С. 127–198.

ного морского пути, увлекшую авторов даже в область политических обвинений, не изменило, однако, характер полемики.

В ходе дискуссии острие критики все более направлялось не против самой идеи ВСП, а против попытки дискриминации Северного морского пути. «Настоящая статья, – писал, например, В.И. Итин, один из наиболее беспощадных оппонентов проекта ВСП, – отнюдь не является отрицанием первостепенной важности и срочности вопросов железнодорожного строительства в Сибири. Величайшие мероприятия в этом направлении проводятся в жизнь в наши дни и намечены к осуществлению в ближайшем будущем. Южно-Сибирская магистраль (Турксиб), сверхмагистрализация Великого Сибирского пути.

Все это нужно, все это жизненно необходимо. Нужна Томск-Енисейская железная дорога, соединение с Сибмагистралью – устьев Тыма, Ваха, Тобола, нужна развитая сеть подъездных путей к основным железнодорожным линиям для включения многих и многих диких и пустынных сейчас районов в экономическую жизнь республики»¹².

Противники магистрализации Сибири не отрицали колоссального экономического эффекта, который мог быть получен в результате осуществления проекта строительства второй транзитной железнодорожной линии через Сибирь до Тихого океана, но считали реализацию этого проекта задачей будущего. Во-первых, потому, что расходы, связанные со строительством такой линии, составили бы сумму, существенно превышающую количество средств, которые в условиях величайшего напряжения экономики государство было способно направить на развитие сети транспортных сообщений всей страны.

Во-вторых, расходование огромных капитальных вложений без одновременного осуществления широкой программы комплексного хозяйственного освоения природных богатств в зоне железнодорожной линии считалось неблагоразумным. Одно лишь увеличение железнодорожного транзита через Сибирь не могло оправдать исключительно крупных капитальных вложений. Этого можно было достичь только в том случае, если бы имелись возможности реализации в зоне экономического воздействия железной дороги

¹² Итин В.И. Предисловие к статье Н.Н. Воеводина «Художества художника А.А. Борисова» // Сибирские огни. 1929. № 18 (3). С. 127–198.

крупных мероприятий по формированию развитой промышленной структуры. Без этого новый железнодорожный исполин Сибири был бы не способен придать мощный импульс экономическому развитию края и был бы обречен на печальное существование. Так, например, Н.Н. Колосовский писал: «Однако в течение данного пятилетия затраты на эти тысячекилометровые дороги еще не в состоянии себя оправдать»¹³.

Ему возражал другой не менее известный в 30-е годы специалист в области экономики транспорта Н.К. Мекк, который настаивал на необходимости разработки проблем транспортного строительства в Сибири под углом требований рационального решения перспективных общегосударственных экономических задач. В связи с чем Н.К. Мекк утверждал: «Вопрос транспорта сибирского сырья за пределы Союза, вопрос оптимального экономически и географически выхода к портам, к морям и океанам – вот что станет основным вопросом. И это будет скоро»¹⁴.

Сторонники сверхмагистрализации Транссиба предлагали продолжить и в самые короткие сроки завершить начатые еще до революции работы по прокладке второй колеи и развитию станционных путей по всей длине Транссиба. Значительного увеличения пропускной способности транзитных грузов можно было добиться за счет радикальной модернизации железнодорожного полотна, локомотивного и вагонного парка, механизации погрузо-разгрузочных работ. Серьезнейшее значение придавалось внедрению передовых методов организации труда и рационализации железнодорожного хозяйства, основанных на социалистических принципах экономического строительства и широком развитии рабочей инициативы.

Сообразуясь с уровнем возможностей экономики молодого социалистического государства, инициаторы сверхмагистрализации тактически верно наметили ближайшую 10–20-летнюю перспективу развития железнодорожной сети Сибири. Однако, основываясь на правильной оценке экономических возможностей текущего момента и верно определяя перспективу ближайших лет, инициаторы сверхмагистрализации Транссиба пытались распространить

¹³ Колосовский Н.Н. Транспортная проблема Западной Сибири. Иркутск, 1931. С. 74.

¹⁴ Мекк Н.К. Будущие пути сообщения Западной Сибири. М., 1932. С. 5.

предложенную ими схему развития железнодорожной сети Сибири и далеко за рамки начального этапа хозяйственного и культурного строительства на территории обширного края.

Сверхмагистрализацию пытались представить панацеей от всех бед и на все времена. По мере исчерпания возможностей усиления транзита по Транссибу за счет технического переоснащения (а такой момент наступил бы тем раньше, чем быстрее и шире разворачивались реконструктивные работы, и к тому же зависел от темпов и масштабов развития подъездных железнодорожных линий, строительство и эксплуатация которых неизбежно и очень скоро поставили бы решение проблемы увеличения пропускной способности Транссиба в транзитных направлениях с новой остротой) предлагалось увеличивать пропускную способность путем строительства третьей, четвертой, пятой, а если потребуется... седьмой и десятой колеи на всем протяжении Транссибирской железной дороги.

Основной аргумент, на котором основывалось это предложение, сводился к снижению стоимости мероприятий, обеспечивающих увеличение пропускной способности железной дороги для транзитных грузов. По подсчетам специалистов, превращение Сибирской железнодорожной линии даже в десятиколейную дорогу могло обойтись дешевле по сравнению со строительством нового магистрального пути через слабо или вовсе необследованные, необжитые и труднодоступные районы севера Сибири.

При всей солидности и важности этого аргумента нельзя не отметить, что внимание инициаторов сверхмагистрализации было излишне прочно связано с необходимостью максимального снижения капитальных вложений в решение транспортной проблемы Сибири. Из поля их зрения вольно или невольно ускользал тот факт, что по мере роста экономического потенциала страны произойдет радиальная переоценка принципов формирования народнохозяйственного комплекса Сибири, на первый план выдвинется задача широкого выхода в новые, ранее не затронутые промышленным строительством районы Сибири. Неизбежно будет признана экономическая целесообразность осуществления в Сибири в первую очередь крупномасштабных хозяйственных программ, экономический эффект которых тем выше, чем шире диапазон охватываемых ими отраслей народного хозяйства и границы вовле-

каемых в хозяйственный оборот новых районов. Увлеченные поиском наименее дорогостоящего проекта решения транспортной проблемы Сибири, к чему, до определенного времени, бесспорно обязывала ситуация текущего момента, сторонники сверхмагистрализации Транссиба стремились к достижению значительных целей малыми средствами и тем самым уменьшали возможность получения крупных экономических выгод.

Сооружение третьей колеи по всей длине Транссиба и последующее двойное, тройное и какое угодно увеличение ее колейности обеспечивали условия лишь для решения задачи транзита. Тупиковые ответвления, проектировавшиеся преимущественно в меридиональном направлении, как бы далеко ни ушли в глубь северных районов Сибири, были не способны создать условия для формирования сплошной промышленной зоны. Они всего лишь расширяли зону экономического воздействия супермагистрали и могли только облегчить условия и ускорить процесс создания в глубинных районах Сибири форпостов хозяйственного строительства.

В отличие от авторов и приверженцев проекта сверхмагистрализации Транссиба, сторонники идеи сооружения второй железнодорожной линии через всю Сибирь до Тихого океана были в меньшей степени подвержены сдерживающему воздействию острого, но в конечном счете временного дефицита материальных ресурсов, необходимых для кардинального разрешения транспортной проблемы Сибири. Их проекты в большей мере ориентировались на перспективы широкого хозяйственного освоения новых территорий и связанные с ними транспортные проблемы Сибири, чем на практические возможности экономического потенциала страны начала 80-х годов. При этом авторы и сторонники проекта Великого Северного пути не отрицали необходимости реализации проекта сверхмагистрализации и признавали его исключительно важную роль в решении актуальных задач развития экономики Сибири.

Проект сверхмагистрализации Транссиба рассматривался ими как комплекс мероприятий, бесспорно содействующих решительному продвижению «к северным богатствам края». Промышленный потенциал в зоне сверхмагистрализованного Транссиба должен был стать третьим после европейской части страны и Урала опорным индустриальным центром, обеспечивающим прочное за-

крепление на отвоеванных у сурового северного края плацдармах хозяйственного строительства. Правда, инициаторы ВСП отводили программе сверхмагистрализации все же вспомогательную роль. Они считали, что, ограничиваясь развитием только меридиональных железнодорожных линий, практически невозможно обеспечить условия для создания в северных районах крупной индустриальной зоны.

Приверженцы ВСП занимали весьма гибкую позицию, учитывая возможность кардинальных прогрессивных сдвигов в области развития технических средств транспортных сообщений. По их представлениям, сеть вспомогательных и подъездных коммуникаций в Сибири следовало формировать на основе комплексного использования различных видов транспорта, корректируя выбор той или иной его разновидности применительно к конкретным региональным условиям. Центральное место в обслуживании пассажирских грузопотоков должен был занять авиационный транспорт его многообещающими возможностями создания комфорта, повышения коммерческой скорости и регулярности работы. Ведущую роль в обеспечении внутрирайонных перевозок, особенно на направлениях, связанных с переработкой скоропортящихся грузов и товаров местного производства и потребления, должен был играть автотранспорт. Одновременно с интенсификацией судоходства по великим сибирским рекам обосновывалась необходимость развития транспортных коммуникаций многочисленным малым рекам Сибири.

Ни одной из участвовавших в дискуссии по транспортной проблеме Сибири сторон не удалось в законченном виде реализовать концептуальный подход к разрешению этой проблемы, как не удалось сделать исчерпывающего или сколько-нибудь полного технико-экономического обоснования выдвинутых проектировок. Однако в целом, несмотря на неизбежную при такой широкой постановке проблемы схематичность в решении частных вопросов, дискуссия по транспортной проблеме Сибири позволила с большей чем когда-либо ранее полнотой и конкретностью увидеть как ближайшую, так и дальнюю перспективу развития сети транспортных сообщений и соразмерить практические мероприятия в этой области с реальными возможностями и насущными задачами хозяйственного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке.

В значительной мере благодаря дискуссии, выявившей круг задач хозяйственного освоения Сибири, работниками практической сферы был выдвинут ряд конкретных проектов транспортного строительства. Один из таких проектов, отличающийся тщательностью и глубиной разработки, комплексным характером постановки и решения транспортной проблемы, был предложен Дальневосточными краевыми организациями и получил впоследствии наименование – БАМ¹⁵. Этот проект успешно реализуется в настоящее время.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Сверхмагистрализация Транссиба и магистрализация Сибири // Известия СО АН СССР. Сер. общ. наук. 1981. № 6. Вып. 2. С. 100–106.

¹⁵ План освоения района БАМ. Проект записки в Политбюро ЦК ВКП(б). Технический архив Гипропромтрансстрой (Желдорпроект). Ф. 2, оп. 33, д. 5, л. 1–28.

ВОДНАЯ ФЕЕРИЯ. ПОЧЕМУ НЕ НУЖЕН СИБРЕЧПУТЬ

Наш еженедельник в № 37 за 25 сентября 1980 года под рубрикой «Мнение: поиск, гипотезы, полемика» опубликовал интервью с доктором геолого-минералогических наук И.А. Волковым «Зачем нам нужен Сибречпуть?» Этот вопрос вызвал читательские отклики. Сегодня свое мнение о транспортных магистралях Сибири высказывает кандидат исторических наук В.А. Ламин.

«Последний монгольский царь Кучум... был разбит Ермаком, и этим, – по определению К. Маркса, – была заложена основа Азиатской России». Отсутствие социально-исторических препятствий на пути этого движения на восток отнюдь не означало, что дорога, открывшаяся к далеким берегам Северного Ледовитого и Тихого океанов, была легка и безопасна. Справедливо будет сказать, что дорога, в прямом смысле этого слова, в Сибири в ту пору не было.

На раннем этапе русского движения за Урал, начавшегося в 1581 г. походом Ермака и завершившегося в 1639 г. выходом И. Москвитина на Охотское побережье, сеть путей сообщения Сибири тяготела в своем развитии к северным районам края. Первые торговые дороги, проложенные «сибирской дальней стороной» по следам русских «охочих людей», прошедших «звериной узкою тропой», опирались на города и остроги Сибири, расположенные преимущественно к северу от Тобольска. И связывали возникший у ворот в Сибирь Тобольск с Обдорском, Сургутом, Мангазеей, Нарымом, Туруханском, Енисейском, Илимском, Якутском и Охотском, игравшими первоначально важную роль в торговой жизни края.

Однако благополучие северных городов было непрочным и недолговечным. Во второй половине XVII в. они постепенно утрачивают свое былое значение, некоторые из них, как, например, «златокопьящая» Мангазея, разоряются и погибают. Одной из причин, которая привела к запустению процветавших ранее торговых центров Сибири, являлось смещение торговых путей в более южные районы края. Последним актом, довершившим процесс разорения большинства северных городов, явилось устройство Великого Си-

бирского тракта. В результате Березов, Обдорск, Мангазея, Туруханск окончательно остались в стороне. Торговая жизнь в Сургуте, Нарыме и других городах, расположенных на ранее интенсивно работавших естественных водных путях, пульсировала только в течение недолгого сибирского лета. Главная торговая транспортная магистраль отныне пролегла через Томск, Красноярск, Иркутск, Нерчинск и далее по Амуру до Тихоокеанского побережья.

С устройством колесного тракта сообщение с Сибирью, особенно с ее южными районами, приобрело более устойчивый, чем прежде, характер. Но и после вплоть до середины XIX в., когда на Иртыше, Оби, а затем и других реках появились пароходы, технические средства транспортных сообщений Сибири имели примитивный уровень развития. Привнесенное устройством колесного тракта организационное упорядочение связей сколько-нибудь существенно не изменило изначальный облик необъятной «транспортной пустыни», простиравшейся от Урала до Тихого океана. Как и почти 300 лет назад в период походов Ермака основным средством передвижения оставалась конная тяга, так называемый гужевой транспорт. «Тирания» громадных сибирских расстояний как и прежде являлась основным фактором, предопределяющим масштабы, глубину и темпы хозяйственного освоения богатых природных ресурсов края.

Прогресс в области повышения скорости перевозок, который ожидался в связи с устройством Сибирского тракта, даже по сравнению с первоначальным периодом русского движения за Урал был незначителен. Во время весеннего паводка и осенней распутицы движение по тракту прекращалось. Точная и выразительная характеристика транспортных сообщений того времени дана поэтом Вяземским:

*«Свободна русская езда
В двух только случаях: когда
Зима свершит, треща от гнева,
Опустошительный набег,
Путь окует чугуном льдистым
И запорошит ранний снег
Следы ее песком пушистым,
Или когда поля проймет
Такая знойная засуха,*

*Что через лужу может вброд
Пройти, глаза зажмуря, муха».*

Обозы проходили за ходовые сутки 40–50 верст летом и 50–60 по зимней дороге. Примерно с такой же скоростью передвигались по Сибири и отряды ее первооткрывателей и землепроходцев еще в конце XVI века. Во всяком случае имеются документальные свидетельства, подтверждающие, что подобные скорости езды были возможны и до устройства Сибирского тракта. Так, например, обоз Беринга, возвращавшегося в 1729–1730 гг. из Первой Камчатской экспедиции, преодолел почти 10-тысячеверстный путь от Охотска до Петербурга за 160 ходовых дней, т.е. со средней скоростью примерно 40–60 верст в сутки.

Таким образом, устройство тракта, ввиду оставшихся неизменными технических средств, не разрешило основного противоречия, под воздействием и в условиях которого формировалась транспортная сеть Сибири. Противоречия, вытекавшего из несоизмеримости сибирских расстояний и мизерной скорости их транспортного преодоления. Главное же значение колесного тракта состояло, очевидно, в том, что движение со скоростью 40–50 верст в сутки, достигавшееся до его устройства в качестве рекордных показателей, отныне было в определенной мере гарантировано.

Стабилизация осуществлявшихся по тракту грузоперевозок, конечно же, положительно отразилась на развитии товарообмена между отдельными хозяйственно-географическими районами Сибири и усилении экономических связей с европейской частью России.

Интересно также отметить, что, несмотря на архаичность технических средств, приводившихся в движение мускульной энергией животных, на трассе сибирского тракта были установлены выдающиеся по тому времени рекорды скоростной езды. В качестве иллюстрации возможностей скоростного движения можно привести по меньшей мере два эпизода.

Зимой 1826 г. жена одного из ссыльных декабристов преодолела более чем 7-тысячеверстный путь от Петербурга до Петровского завода в Забайкалье за 21 день езды. Самоотверженно отказываясь от отдыха и ночлега, останавливаясь лишь для смены лошадей, окрыленная любовью мужественная женщина установила своеобразный рекорд, державшийся более 30 лет. За сутки ее почтовая

кибитка «пролетала» по сибирскому тракту в среднем почти по 350 верст.

Еще более высокая скорость езды была показана в 1857 году. В конце зимы этого года в Иркутск прибыл возвращавшийся в Соединенные Штаты через Сибирь американский посланник в России мистер Коллинз. Находясь в Иркутске, он обратился с ходатайством о выдаче концессии на строительство железной дороги от Иркутска до Читы с продолжением ее в последующем далее на восток до Тихоокеанского побережья. Муравьев-Амурский, давний сторонник и энергичный инициатор ряда проектов транспортного строительства в Сибири, живо откликнулся на интригующее предложение Коллинза. После предварительного обсуждения оно с сопроводительной запиской Муравьева-Амурского было отправлено в Петербург на высочайшее рассмотрение. В конце второй недели после старта из Иркутска валившийся от усталости фельдкурьер сдал засургученный пакет в императорскую канцелярию в Петербурге. В среднем за сутки сибирский гонец преодолевал более 450 верст, это был абсолютный рекорд скорости фельдсвязи по Сибирскому тракту.

Вплоть до сооружения Транссибирской железной дороги, то есть в течение почти двух столетий своего существования, тракт был основной и единственной более или менее прочной нитью, связывающей Европейскую Россию с ее великим «приобретением» в Азии. Все другие попытки изыскания возможностей эффективной организации связей с Сибирью и через Сибирь оказались безуспешными. Так, например, большие надежды возлагались на проект создания трансконтинентального внутреннего водного пути от Петербурга до Николаевска-на-Амуре. Для реализации проекта представлялось достаточным соединить бассейны крупных рек европейской части страны и Сибири системой большемерных шлюзов. В соответствии с этой идеей в 1790 г. на Урале были начаты изыскания соединительного канала между Волго-Камским и Обь-Иртышским бассейнами. Через 15 лет канал удалось построить, но он оказался совершенно непригодным для транспортного назначения и использовался в качестве водовода для железоделательных заводов. В это же время изучались возможности соединения шлюзованными системами бассейна Оби с Енисеем, из которого по Ангаре открывался, как казалось авторам предложения, беспрепятственный путь до Байкала. А из него вверх по Селенге и далее

по системе шлюзов через водораздел в верховья Амура и по нему в Тихий океан. Предлагалось также впадающую в Байкал реку Нижнюю Ангару соединить шлюзами с Леной. Таким образом, в итоге последовательного осуществления этих предложений была бы создана грандиозная внутренняя транспортная система, охватывающая всю территорию страны.

Отношение к проекту с самого момента его выдвижения было противоречивое. Однако несмотря на серьезные возражения оппонентов, ссылавшихся на невозможность технической реализации фантастического замысла, сторонникам его нередко удавалось получать значительные правительственные субсидии, а еще чаще частные пожертвования на изыскательские работы. Правда, полученные в результате изысканий материалы все больше склоняли чашу весов в пользу противников проекта, который они не без основания именовали «грандиозной водной феерией».

Но вот в середине XIX в. на реках Сибири появились пароходы. И, естественно, активы сторонников проекта возросли, их позиция укрепилась. Новая машинная техника речного транспорта в сравнении с гужевой тягой на трассе Сибирского тракта, казалось, обеспечивала качественно новый этап в развитии сообщений в Сибири. Сторонники «водной феерии» с удвоенной, утроенной энергией ратовали за скорейшее осуществление проекта. Возражения их противников, призывавших к трезвой оценке возможностей и перспектив решения транспортной проблемы посредством организации парового судоходства, потонули в многоголосом хоре приверженцев неотложной реализации проекта. Основные доводы оппонентов оставались прежними – техническая несостоятельность проекта как в смысле реальных возможностей строительства соединительных систем, так и несоизмеримости необходимых для сооружения громадных затрат с мизерными эксплуатационными показателями водной транспортной магистрали.

Короткий навигационный период, меридиональная ориентация стока главных рек Сибири, мелководность их притоков, по которым предлагалось строительство соединительных каналов, порожистость Ангары, непреодолимо высокие водоразделы между бассейнами Лены, Амура и Байкала, по мнению противников проекта, нивелировали кажущиеся преимущества парового судоходства. Простые расчеты показывали, что буксирный пароход, вышедший с коммер-

ческим грузом из Иркутска, с открытием навигации на Ангаре будет находиться в пути 100–110 дней, а это означало отсутствие какой-либо гарантии в том, что товар своевременно до зимнего ледостава без зимовки в низовьях Иртыша будет доставлен к Ирбитской, а тем более Нижегородской ярмаркам. Главный же аргумент противников проекта «водной феерии» сводился к доказательству очевидных преимуществ железнодорожного транспорта над паровым судоходством по рекам Сибири, даже если «неудобства» их и удалось бы устранить посредством грандиозного проекта.

В 1878 г. железная дорога пришла к порогу Сибири – в Екатеринбург, ныне Свердловск. Было ясно, что простиравшаяся за Уралом «транспортная пустыня» стоит перед лицом крупных событий. Центральной темой дискуссии по транспортной проблеме Сибири становится так называемый «железнодорожный вопрос». А пока сторонники развития железнодорожных сообщений в Сибири дискутируют, приверженцы проекта «транзитного водного пути через всю Сибирь» действуют настойчиво и энергично. В 1878 г. было начато изыскание, а спустя пять лет – строительство соединительного канала между Обью и Енисеем. Осуществлялись дорогостоящие работы по улучшению условий судоходства на Ангаре. Тюменское купечество вновь возбудило дело о сооружении шлюзованной системы через Урал для соединения Волго-Камского и Обь-Иртышского речных бассейнов. Все более настойчиво поднимался вопрос о выделении казенных субсидий для проведения проектно-изыскательских работ на Байкало-Амурском и Байкало-Ленском водоразделах. Сибирское купечество и пароходчики с возрастающим интересом следили за обнадеживающими попытками торгового мореплавания у полярного побережья Сибири. Но лишь одна из этих инициатив сторонников «водяных» транспортных проектов – сооружение Обь-Енисейского канала – была доведена до завершения.

В 1897 г. через шлюзы почти законченного строительством Обь-Енисейского канала прошел пароход «Фортуна», но в этом же году, наконец-то, был положительно решен «железнодорожный вопрос». Немедленно, широко и в форсированном темпе развернулись работы по изысканию трассы будущей транссибирской железнодорожной магистрали, и фортуна окончательно отвернулась от судьбы проектов искусственных водных транспортных сообщений, в течение почти ста лет будораживших сибирскую общественность.

Несмотря на развитие судоходства по рекам Сибири, так и не исправленных от естественных неудобств, значение речного транспорта не выходило за рамки регионального масштаба.

Правда, и сегодня на страницах печати нет-нет да всплывают радужные пузыри несостоятельных экономических выгод якобы бездумно загубленного проекта водной феерии. В Сибири идея проекта Сибирчпути имела наиболее широкое хождение. Только в последние годы, например, об этом заинтересованно писали Г.Н. Крылов, Ю.М. Тарасов, Ф.П. Кренделев, И.А. Волков. Однако как названным, так и другим нынешним авторам, ратующим за осуществление грандиозной транспортной утопии, не удалось в обоснование своей позиции привести сколько-нибудь серьезных новых аргументов. Кроме, пожалуй, одного, что современный уровень развития землеройной техники и опыт сооружения крупнейших гидротехнических объектов, таких как Беломоро-Балтийская и Волго-Донская системы, мощные гидростанции и оросительные системы, наглядно убеждают в реальной технической возможности успешного выполнения колоссальных объемов землеройных работ, связанных со строительством каналов на водоразделах рек, подлежащих соединению в единый водный путь. Что ж, это, пожалуй, действительно бесспорный аргумент, но, что также бесспорно, не главный и не решающий!

Опыт хозяйственной практики, как прошлый, так и сегодняшний, неопровержимо свидетельствует, что, несмотря на внешнюю привлекательность и эффективность, мифический непрерывный водный путь через всю Сибирь абсолютно несостоятелен перед лицом требований экономической эффективности. Достаточно сказать, что в свое время с началом эксплуатации Транссибирской железной дороги, полностью парализовавшей перевозку по Великому Сибирскому тракту и разрушившей транспортную монополию сибирских пароходо-владельцев, железнодорожные тарифы на перевозку грузов оказались в 2–3 раза ниже речных – по Иртышу и Оби. А транзитное пассажирское движение по этим рекам, если не считать перевозку каторжан и безденежных переселенцев, прекратилось полностью.

А в настоящее время состязание в области эффективности экономических показателей между внутренним водным и железнодорожным транспортом в северных районах Сибири складывается не в пользу первого. Железная дорога обладает одним, но самым важным

определяющим и недостижимым пока для речного транспорта в условиях Сибири качеством. Она доставляет народнохозяйственные грузы круглый год и бесперебойно. Отсюда вытекает превосходство железнодорожной транспортной системы, ее будущность и, наоборот, бесперспективность, несостоятельность проекта транзитного водного пути через всю Сибирь. Факты, действительность, хозяйственная практика являются убедительным свидетельством правомерности этого утверждения. Так, например, после строительства железной дороги до Сургута транспортные расходы на перевозку одной тонны нефти снизились с 90 до 10 копеек. «В целом же цена перевозки одного миллиона грузов до Сургута (даже с учетом повышенных тарифов временной эксплуатации) оказалась на 16–18 млн рублей ниже, чем водным транспортом».

Сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, трасса которой в большинстве случаев проходит по районам, где прошлыми и нынешними сторонниками проекта Сибирчпути предлагается рытье каналов, обеспечит несравненно более надежную и круглогодичную связь бассейнов Амура, Байкала, Лены, Ангары, Енисея, а вместе с действующей и перспективной железнодорожной сетью – Оби, Иртыша и транспортной системы европейской части страны.

В отличие от европейской части страны, где в XVIII–XX вв. был реализован ряд проектов строительства крупных искусственных водных систем, сеть сообщений Сибири в своем формировании безвозвратно миновала этот казавшийся обязательным этап развития транспортных коммуникаций. От санно-колесного Великого Сибирского тракта и гужевой тяги был сделан поистине великий шаг к локомотиву и железобетонным магистралям. Северная Сибирь – край суровый и пока еще бездорожный, но, как справедливо отмечалось это одним из авторов в предложениях к проекту «Основных направлений экономического и социального развития СССР на 1981–1985 годы и на период до 1990 года», в здешних условиях наиболее экономичный и устойчивый вид транспорта – железная дорога.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Водная феерия. Почему не нужен Сибирчпуть // За науку в Сибири. 1981. № 18. С. 3.

ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ОСВОЕНИЕ ЗОНЫ БАМА – ГИПОТЕЗЫ 30-Х ГОДОВ

В 1989 г. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль войдет в постоянную эксплуатацию. Сколько, что, откуда и куда она повезет – будет зависеть от того, насколько к этому времени удастся продвинуться в разработке и реализации программы хозяйственного освоения ее зоны. Масштабы, темпы и последовательность вовлечения в хозяйственный оборот природных ресурсов в зоне БАМа определяют ее место в структуре производственных связей. Либо она станет артерией к новым источникам многообразных сырьевых ресурсов, что возможно в случае реализации мер по крупномасштабному их освоению. Или же, если формирование производственных структур в зоне БАМа не наберет должного ускорения, новая железнодорожная линия будет дублировать Тайшет-Хабаровский участок Транссиба, который до предела загружен грузопотоком восточного направления и «гонит» преимущественно порожняк с востока на запад. И тогда беспрецедентные в практике сооружения железных дорог в Сибири капитальные вложения в строительство БАМа в продолжении длительного времени будут «тянуть вниз» показатели экономической эффективности произведенных затрат.

Современная практика хозяйственного освоения природных ресурсов в зоне БАМа свидетельствует, к сожалению, о том, что реальные события складываются ближе ко второму из названных вариантов, чем к первому. Научные рекомендации о необходимости заблаговременной комплексной проектной подготовки и более интенсивного развития производственной сферы разрешаются в объемах и масштабах, не обеспечивающих кардинальных сдвигов в формировании хозяйственных структур в зоне БАМа. В этой связи интересен опыт разработки проблем хозяйственного освоения зоны БАМа в 80-е годы. Разумеется, научные построения и проектные начинания более чем полувековой давности вряд ли найдут непосредственное применение в современной практике. Но близость их конструктивного содержания свидетельствует о том, что

этот опыт является своеобразным ресурсом сегодняшнего творческого поиска в области разработки кардинальных научных представлений о характере, глубине и масштабах воздействия железнодорожного строительства на развитие производительных сил и производственных связей районов освоения, позволяет определить дистанцию, пройденную наукой и практикой по этому пути, и соизмерить уровень современных концепций и проектных начинаний с исходными рубежами их формирования. «Надо, – считал В.И. Ленин, – чтобы вчерашний опыт открывал нам глаза на ошибки и просчеты в этом важном практическом деле. Без такого изучения мы слепые»¹.

В директивных документах центральных партийных и планово-распорядительных органов конца 20-х – начала 30-х годов настоятельно подчеркивалось, что Сибирь и Дальний Восток призваны сыграть важную роль в обеспечении народного хозяйства страны минеральным сырьем, топливом, древесиной и другой продукцией, производной от разнообразных природных ресурсов этих районов. Ставился вопрос о необходимости освоения природных ресурсов в размерах, способных удовлетворить не только внутренние потребности государства, но также обеспечивающих широкий экспорт сибирских товаров. Крупномасштабные поставки сибирского сырья на международный рынок должны стать важнейшей статьей государственного дохода².

В связи с предполагавшимся широким развитием экспорта сибирского сырья изыскивались варианты создания выходов транспортной сети Сибири к международным торговым коммуникациям. Настойчиво пропагандировалась мысль, что для обеспечения широкого экспорта сибирских товаров первостепенное значение должны иметь транспортные выходы к Тихоокеанскому побережью и незамерзающим портам европейской части страны.

Однако, несмотря на энергичную инициацию проектов железнодорожного строительства на Севере Сибири и Дальнего Востока, уровень обеспечения их натурными транспортно-экономическими и инженерными изысканиями оставался крайне низким. Экс-

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 44. С. 205.

² Основные проблемы транспорта СССР и перспективы его развития. М., 1929; Контрольные цифры народного хозяйства и социально-культурного строительства РСФСР на 1929–1930 гг. М.; Л., 1930.

педиционные транспортные изыскания носили эпизодический характер. Их масштабы ограничивались локальными задачами и лимитировались весьма скромными ассигнованиями.

До апреля 1932 г. научно-информационная подготовка территорий Сибири и Дальнего Востока, в районах которых предлагалось размещать объекты нового промышленного железнодорожного строительства, производилась многочисленными организациями на основе ведомственной автономии планов, задач и целей исследований. Ведомственная разобщенность осложняла и без того острые отношения между региональными группами проектировщиков, предлагавших различные варианты генерального хода железнодорожной магистрали через северные районы Сибири и Дальнего Востока.

Инициативная группа инженеров из Иркутска полагала, что новая железнодорожная магистраль должна начинаться от наиболее северного пункта Тихоокеанского побережья (Аян, Эйкан). Ее строительство предлагалось производить от побережья вглубь материка. Такая направленность трассы и последовательность сооружения железнодорожной линии обосновывалась экономико-географической ориентацией перспективных грузопотоков. Считалось, что дорога должна открыть широкий путь потоку сибирского минерального сырья, предназначенного для рынка стран Тихоокеанского бассейна. А последние, в первую очередь США, ответили бы на это поставками машин и оборудования, необходимых для наращивания мощностей горнодобывающих отраслей в Якутии и на Колыме.

Специалисты Востизжелдора НКПС и их единомышленники из корпуса железнодорожных войск считали, что «выносить» конечный восточный пункт магистрали на Тихоокеанское побережье нет необходимости. Руководствуясь целями экономии капитальных вложений и некоторыми другими соображениями, связанными с оценкой военно-политической обстановки на Дальнем Востоке на рубеже 20–30-х годов, они предлагали разместить конечный пункт магистрали в нижнем течении Амура в районе с. Пермское (нынешний Комсомольск-на-Амуре). В комплексе со строительством первой очереди магистрали – линии от с. Пермское до соединения ее с Транссибом в районе Волочаевки -- предусматривалось сооружение высоконапорной плотины Нижне-Амурской ГЭС.

Водохранилище и система большемерных шлюзов, предлагавшихся к постройке через семикилометровый перешеек, отделявший озеро Бол. Кизи от акватории Татарского пролива, обеспечивали по замыслу проектировщиков беспрепятственный транспортный путь из океана вглубь материка к глубоководному внутреннему морскому порту в Комсомольске-на-Амуре. Крупные ирригационные системы, питающиеся водохранилищем ГЭС, должны были превратить Нижнее Приамурье в богатейшую житницу всего советского Дальнего Востока.

Иначе и, пожалуй, интересно с точки зрения современных практических задач вопросы строительства магистрали и хозяйственного освоения ее зоны разрешались специалистами учреждений, тесно сотрудничавших с Далькрайпланом. В отличие от иркутской инициативной группы, строительство новой широтной железной дороги хабаровчане обосновывали необходимостью усиления производственных связей советского Дальнего Востока с промышленно развитыми районами Сибири и центра страны. Этим прогнозом генерального направления товарообмена определялась необходимость примыкания крайнего западного пункта будущей дороги к Транссибу в Тайшете, Тахтамыгде или Уруше.

Выход линии на Тихоокеанское побережье обосновывался ее значением для усиления транспортных коммуникаций с Сахалином, Камчаткой, Колымой и Чукоткой. Вероятность развития международной морской торговли не исключалась, но и не возводилась в ранг решающего фактора роста дальневосточной экономики. Стык железнодорожных и морских коммуникаций предлагалось разместить в Советской Гавани, наиболее полно отвечающей требованиям оптимизации транспортных связей с советскими дальневосточными портопунктами и возможного развития внешнего товарообмена.

Соображения о строительстве Нижне-Амурской ГЭС, шлюзованной системы к бухте Де-Кастри (в настоящее время залив Чихачева) и создании глубоководных портов в устье Амура, в бухте Де-Кастри и в Комсомольске-на-Амуре, а также проекты развития орошаемого земледелия отвергались как несостоятельные. Мелководный бар устья Амура препятствовал прохождению крупных океанских судов. Предварительные сметно-финансовые расчеты показывали, что капитальные вложения в строительство гидротех-

нических объектов, связанных с созданием трех портов, в несколько раз превзойдут стоимость сооружения примерно 500-километровой линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. И при этом навряд ли удастся избежать двойной перевалки грузов с железной дороги на реку и с нее на море. Кроме того, и устье Амура, и бухта Де-Кастри, и, естественно, Комсомольск-Амурский порт находились в зоне зимнего ледостава, что, конечно же, определяло сезонный характер работы предлагавшихся к строительству транспортных коммуникаций.

Острота этой трехсторонней дискуссии, возникшей еще в пору разработки основных проектных показателей первого пятилетнего плана развития народного хозяйства, год от года нарастала. Каждая из оппонировавших друг другу сторон в ответ на критику собственных построений незамедлительно приводила уйму доводов в свою защиту и массу контраргументов, «опрокидывавших» позиции оппонентов.

Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали», принятое 13 апреля 1932 г., направило вырождавшиеся в межведомственную полемику научные изыскания в русло конструктивной разработки конкретных задач проектно-изыскательской и организационной подготовки первой очереди строительства железнодорожной линии. Трасса новой магистрали должна была начинаться от станции Уруша на Транссибе и заканчиваться на левом берегу Амура в районе с. Пермское. Общая протяженность ее определялась в 1 тыс. км. К концу 1935 г. планировалось завершить основные строительные работы, обеспечивающие сквозное движение поездов на всем протяжении линии в режиме рабочей эксплуатации. Особое внимание центральных хозяйственных ведомств и их инстанций на местах обращалось на срочную необходимость разработки проекта плана хозяйственного освоения зоны утвержденной к постройке новой железнодорожной магистрали³.

Первый проект плана был представлен в директивные органы в 1933 г. В сравнении с предшествующими весьма аморфными суждениями новая гипотеза строительства первой очереди магистрали и формирования хозяйственных структур в ее зоне опиралась

³ ГАХК. Ф. 937, оп. 1, д. 2, л. 12.

на более солидную базу эмпирических данных и технико-экономических расчетов.

При разработке проекта плана хозяйственного освоения были использованы архивные материалы землеустроительных и транспортных экспедиций, работавших в районах трассы будущей железнодорожной линии в 80–90-х годах под эгидой переселенческого фонда и Комитета Сибирской железной дороги. К тому же «волею судеб» в составе специальных формирований местных органов ОГПУ, возглавивших подготовку проектной документации, оказалось довольно много специалистов, принимавших непосредственное участие в экспедиционных исследованиях края в дореволюционный период. Их творческий потенциал и практический опыт также были привлечены к разработке плана проекта. Определенными ориентирами для проектирования служили, конечно, и результаты полевых исследований, выполненных в 1920–1932 гг. силами региональных научно-производственных учреждений и организаций, дислоцированных на Дальнем Востоке.

Объективно оценивая качество и состав использованных при разработке проекта хозяйственного плана походных данных, его авторы добросовестно признавали: «Основная трудность нашей задачи заключалась в недостаточной исследованности и изученности района БАМа»⁴. Однако в целом это обстоятельство не сыграло решающей роли в расстановке главных акцентов в принципиальной схеме формирования народнохозяйственного комплекса БАМа.

Вопреки директивно установленным плановым масштабам железнодорожного и хозяйственного строительства, рамки которых определялись постройкой 1000-километровой линии Уруша – Комсомольск-на-Амуре, авторы доклада настаивали на том, чтобы план освоения БАМа «охватывал районы Средней Ангары, Верхней Лены, Северного Прибайкалья, Южного Амура и Тихоокеанское побережье»⁵. Одновременно была дана принципиально новая трактовка понятию зоны БАМа. Раньше ее территория ограничивалась 15-километровой полосой вдоль трассы генерального хода железнодорожной линии, это составляло 15 тыс. км². Теперь в зону

⁴ Технический архив Гипропромтрансстроя Министерства транспортного строительства СССР (Техархив). Ф. 2, оп. 33, д. 5, л. 3.

⁵ Там же.

БАМа были включены районы с тяготеющим к будущей железной дороге грузопотоком и территории, примыкающие к последним. Зона первоочередного участка БАМа в новом толковании определялась в итоге территорией, ограниченной с юга Уссурийской железной дорогой, с севера – административной границей Дальневосточного края, с запада – меридианом станции Уруша и с востока – Татарским проливом⁶.

Развитие экономики края и хозяйственного строительства в зоне БАМа определялось спецификой товарооборота края с другими районами страны и крайне слабой, особенно в зоне будущей железной дороги, концентрацией населения. Край не отвечал равноценным товарным эквивалентом на продукцию, получаемую из западных районов страны. Грузопоток, следовавший в восточном направлении, превалировал над западным. Провозная способность транссибирской дороги в направлении с запада на восток использовалась до предела, в обратном направлении подвижной состав следовал в значительной мере порожняком. «Картина грузопотока, – писали авторы плана освоения, – резко изменится при выходе магистрали к морю. Появится транзитный грузопоток (рыба, сахалинская нефть) и экспортные грузы»⁷.

Прогнозируя пути развития народного хозяйства края и освоения зоны БАМа, авторы плана писали: «Здесь могут быть два выхода: или стать на путь развития ДВК на основе хозяйственной автаркии, строя фабрики и заводы всех отраслей и специальностей, рассчитывая на продукцию в меру краевых потребностей, но не свыше этого (суть последней пятилетки ДВК, отвергнутой новым руководством), или развивать их в масштабе, обеспечивающем не только удовлетворение собственных потребностей, но и дающем также избыток продукции. Ибо только вывозя этот избыток в другие районы Союза, край может компенсировать своим вывозом свое потребление союзной продукции. Последний путь – единственно правильный»⁸.

Планом освоения районов БАМ в Усть-Нимане намечалось строительство крупного индустриального комплекса. Мощный ме-

⁶ ГАХК. Ф. 353, оп. 5, д. 10, л. 12.

⁷ Техархив. Ф. 2, оп. 33, д. 5.

⁸ Там же, л. 26.

таллургический комбинат должен был обеспечивать производство 500 тыс. т проката и 200 тыс. т чугуна, цинковый завод – 50 тыс. т продукции. Кроме того, в составе комплекса проектировались коксовый завод, огнеупорное производство и ряд предприятий сопутствующих отраслей химической промышленности. Общая сумма капиталовложений в Усть-Ниманский индустриальный район определялась в размере 354 млн руб.⁹

Развитие сельскохозяйственных отраслей и в частности земледелия в зоне трассы представлялось нерациональным. Капитальные вложения в освоение земель в зоне БАМа значительно превосходили затраты на интенсификацию сельскохозяйственного производства в более обжитых районах Уссурийской железной дороги. Однако, учитывая исключительные обстоятельства, вызванные необходимостью всестороннего укрепления тыла в связи с непрекращающимися военными провокациями на границе, проектировщики считали возможным пойти на такие затраты. По предварительным подсчетам, для решения этой задачи требовались капиталовложения в размере 214,2 млн руб. Годовой объем сельскохозяйственной продукции при этом должен был составить 307 тыс. т хлебофуражного зерна, 13,3 тыс. т мяса; молоко, овощи и прочие сельскохозяйственные продукты – в размере фактической потребности населения в районе БАМа¹⁰.

Примечательной особенностью проекта плана освоения зоны БАМа является попытка комплексного охвата проблем, связанных с включением в хозяйственный оборот новой территории. Вместе с железнодорожным строительством намечалась широкая программа развития сети автогужевого транспорта, речных сообщений и другого рода подъездных путей, авиалиний и радиотелеграфной связи.

Программа промышленного строительства предусматривала ряд мероприятий, связанных с охраной природных комплексов, среды и условий жизни коренных народов.

Значительное внимание сосредоточивалось на перспективах энергетического строительства в зоне БАМа. В составе энергетической базы предусматривались гидравлические, тепловые и сме-

⁹ Техархив. Ф. 2, оп. 33, д. 5, л. 12, 13.

¹⁰ Там же, л. 29.

шанного типа электростанции. Темпы и масштабы энергетического строительства подчинялись задачам развития золотодобывающей промышленности, сооружения и эксплуатации БАМа и формирования центра тяжелой индустрии.

С учетом предложений дальневосточников Госплан приступил к проектированию предприятий химической и нефтеперерабатывающей промышленности, топливно-энергетической базы, основанной на использовании жидкого топлива и Буреинского угольного месторождения. В проект Госплана СССР вошли все узловые наметки отраслевой структуры и принципиальной схемы территориального размещения индустриального комплекса в зоне БАМа, разработанные дальневосточными краевыми организациями в 1932–1933 гг.¹¹

Общая сумма необходимых для этих целей капиталовложений определялась в размере 3157,9 млн руб. В результате полного осуществления программы освоения численность населения зоны БАМа должна была достигнуть 702,9 тыс. чел. и производимая им годовая продукция оценивалась в 923,5 млн руб.¹²

Положительное разрешение вопроса о перенесении конечного пункта БАМа в Советскую Гавань, а крайнего западного примыкания ее к Транссибу в Тайшет, а также решение о строительстве Комсомольска-на-Амуре, автомобильной, а затем железной дороги к нему из района Хабаровска придало новый импульс оптимизму дальневосточных краевых организаций по поводу скорой реализации проекта создания второго железнодорожного выхода к Тихоокеанскому побережью.

Более сдержанно отношение к перспективам форсированного осуществления замыслов крупного транспортного и хозяйственного строительства выражали представители ряда союзных ведомств. Доводы о несостоятельности предложений, рассчитанных на скорую реализацию проекта сооружения второго железнодорожного выхода к океанскому побережью и широкомасштабного хозяйственного освоения зоны БАМа, были не только резонными, но и весьма близкими к истинному положению.

¹¹ Техархив. Ф. 2, оп. 33, д. 5, л. 11–13.

¹² Там же, л. 24–26.

Многочисленные учреждения и хозяйственные организации различных наркоматов, несмотря на декларацию координирующей роли Далькрайплана, продолжали действовать разрозненно, ориентируясь на собственные проектные разработки тех или иных вопросов, слабо увязанные или вовсе не согласованные с другими заинтересованными ведомствами. Недостатки в организации и научно-исследовательских изысканиях, чрезвычайно сложные природно-климатические условия, отсутствие первоначальной топографической подготовки и ряд других объективных трудностей, обусловленных тяжелым характером физико-географических условий районов экспедиционных работ, привели к срыву планового задания по разработке технического проекта магистрали, в том числе первоочередных участков строительства ее. В итоге в 1932–1933 гг. не было получено также и достаточно полных данных, необходимых для детальной проработки многих, еще далеко не ясных аспектов проблем хозяйственного освоения большинства районов зоны БАМа. Плановые и хозяйственные органы не могли дать твердых установок в области масштабов и характера освоения большинства районов БАМа, поскольку не имелось достаточно надежных научных данных о структуре, размерах и размещении природных ресурсов. Научно-исследовательские учреждения, не имея перед собой ранжированных по значению и срокам решения практических задач, строили работу вокруг самых общих вопросов проблемы освоения зоны БАМа ¹³.

Корректировка пятилетнего плана в области железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке привела фактически к тому, что уже в 1934 г. основные усилия проектно-изыскательских организаций и строительных подразделений, ранее занятых на проектно-изыскательской и общестроительной подготовке объектов БАМа, были сконцентрированы на реконструктивных работах, связанных с усилением пропускной способности Транссиба ¹⁴.

Лишь десять лет спустя проектный задел плана хозяйственного освоения, разработанного в годы первой пятилетки для даль-

¹³ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль: Технический проект. Комсомольск-на-Амуре, 1945. С. 73.

¹⁴ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1971. Т. 5. С. 117.

невосточных районов, был развернут в проект долгосрочной программы хозяйственного строительства, охватывающего всю зону экономического воздействия БАМа от Тайшета до Советской Гавани.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Хозяйственное освоение зоны БАМа – гипотезы 30-х годов // Известия СО АН СССР. Серия: Общественные науки. 1988. Вып. 1. № 3. С. 3–8.

СЕКРЕТНЫЙ ОБЪЕКТ 503

ЧАСТЬ I. ЗАМЫСЕЛ

На севере Сибири в междуречье от Оби и Енисея до сих пор сохранились следы двух грандиозных, но не состоявшихся начинаний портного строительства.

Одно из них – Обь-Енисейский канал, строившийся в конце XIX в. в качестве первой очереди трансконтинентального внутреннего водного пути через всю империю. После его постройки предусматривалось соорудить 110 большемерных шлюзов через уральский водораздел, соединить Байкал судоходными шлюзовыми системами с Амуром и Леной. В итоге реализации всей программы представлялось возможным создать колоссальную речную транспортную артерию от Петербурга до Николаевска-на Амуре с выходом по Оби, Енисею и Лене на полярное побережье и по р. Селенге в Монголию.

Строительство 150-километрового Обь-Енисейского канала, продолжавшееся 13 лет, обошлось в 10 млн руб. золотом, а экономический эффект от его постройки не составил и копейки. Транссибирская железнодорожная магистраль перечеркнула судьбу циклопического проекта создания непрерывного водного пути через всю страну. Обь-Енисейский канал остался за обочиной транспортного освоения Сибири.

Ближе к нам по времени, но дальше на Север, у Полярного круга, находится еще один памятник более поздней эпохи хозяйственной гигантомании, до недавнего времени называвшейся эпохой великих строек коммунизма. Это так называемая «мертвая дорога» – 1700-километровая полярная железнодорожная магистраль, секретный объект Северного железного строительства № 503, производившегося в 1948–1953 гг.

Истоки идеи создания транспортной коммуникации, связывающей Северное Приобье и районы нижнего течения Енисея с европейской частью страны, восходит к 60–70 годам прошлого века и к именам известных сибирских деятелей М. Сидорова и А. Сибирикова.

В продолжение полутора десятилетий до Великой Октябрьской социалистической революции известный художник Севера В. Борисов и присоединившийся к нему юрист В. Воблый энергично пропагандировали проект Обь-Мурманской железной дороги.

Деструктивные последствия Первой мировой войны, Великой Октябрьской социалистической революции, интервенции и Гражданской войны отдалили возможность реализации программы железнодорожного строительства в Сибири. Правда Борисов и в этих условиях продолжал действовать энергично и напористо. В июле 1918 года он вместе с норвежским банкиром Э. Ганневигом представил Советскому правительству концессионную заявку на постройку Обь-Котласского участка Великой северной магистрали (пути) – ВСП. В феврале 1919 г. Совнарком под председательством Ленина рассмотрел ее и выразил в целом позитивное отношение в оценке хозяйственного значения предлагавшейся к постройке железнодорожной линии. Однако концессионная сделка не состоялась. Вмешались органы, ведавшие борьбой с контрреволюцией. Поступил «сигнал», что А. Борисов, В. Воблый и Г. Кране, представитель Э. Ганневига, под прикрытием общественно полезной деятельности занимаются валютными спекуляциями. Всех пришедших утром 4 апреля на работу сотрудников Управления строительства ВСП арестовали, всего взяли 100 человек, в том числе В. Воблого и Г. Кране. А, Борисову ареста удавалось избежать.

Несколько чемоданов с изъятой во время ареста концессионеров проектно-технической документацией бесследно исчезли. Один из сотрудников ЧК, принимавший участие в операции по аресту концессионеров, на требование отпущенного в конце года на свободу В.М. Воблого возвратить документацию разъяснил: «Чемоданы были хорошие и их взяли с собой ребята, уезжавшие по мобилизации на фронт. А никому не нужные бумаги мы сожгли в печке, зима выдалась холодная, а дрова в Москве на вес золота».

В продолжение последующих 10 лет А. Борисов и В. Воблый многократно, энергично и настойчиво, но безуспешно пытались «продвинуть» проект ВСП к стадии проектно-изыскательской реализации. В руководящих кругах ведомств, ведавших областью проблем перспективного развития транспортной системы страны, господствовала концепция, отрицавшая необходимость расширения границ сложившейся железнодорожной сети. Считалось, что при

социализме каждый экономический район страны будет иметь полный комплекс всех отраслей хозяйства, достаточный для самообеспечения и саморазвития. Производственные связи между ними будут постепенно ослабевать и, следовательно, нет нужды идти на крупные капитальные затраты, связанные со строительством новых и усилением уже действующих железных дорог. Предлагалось сделать решающую ставку на развитие внутреннего водного транспорта. Менее капиталоемкого по сравнению с железнодорожным и дешевого по эксплуатационным расходам. Первым крупным начинанием такого рода явилось сооружение Беломоро-Балтийского канала. В дальнейшем строительство транспортных гидротехнических объектов в европейской части страны осуществлялось под броским девизом «Москва – столица пяти морей» (Балтийского, Белого, Каспийского, Азовского и Черного). Почти четверть века, с перерывом на время войны, сотни тысяч обитателей исправительно-трудовых лагерей «исправляли неправильное течение» российских рек, копали каналы через их водоразделы.

В концепцию этой «канализации» включилась Сибирь, но ввиду экстремальных, природно-климатических и сложных гидрологических условий представлялось, что гидротехническое строительство здесь будет иметь преимущественно водохозяйственное и энергетическое значение.

Здравый смысл не всегда торжествовал, но все же предостерегал от тяжелых последствий, которые могли иметь место в результате транспортной «канализации» сибирских рек. Тем более что был известен негативный опыт сооружения Обь-Енисейского канала, канала через уральский водораздел и безрезультатные усилия по «обводнению» ангарских порогов.

Принятое в апреле 1932 г. постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома о строительстве восточного участка БАМа А. Борисов и В. Воблый не без оснований расценили как начало реализации их проекта ВСП. Действительно, трасса его изыскивалась по одному из вариантов, представлявшихся А. Борисовым в рамках перспективной очереди строительства ВСП.

В августе 1937 г. строительство БАМа, в продолжение пяти лет топтавшееся на месте, перешло в полное подчинение НКВД СССР.

С этого времени и в продолжение последующих почти двух десятилетий Ведомство внутренних дел безраздельно властвовало в

области практического разрешения проблем нового железнодорожного строительства Сибири и на Дальнем Востоке. Сформировавшиеся в его структуре Главное управление лагерей железнодорожного строительства НКВД (МВД) СССР (ГУЛЖДС) и проектная контора железнодорожного строительства НКВД (МВД) СССР (Желдорпроект) стали, по существу, одновременно и заказчиками, и подрядчиками новых объектов железнодорожного строительства.

Главным средством достижения форсированных темпов строительства являлась максимальная концентрация рабочей силы. На километр строительной длины железнодорожного пути вместе с заключенными, занятыми на внутрилагерных работах, в карьерах, на лесо- и шпалозаводах и т.д., приходилось свыше 500 пар рабочих рук. Механизация примитивная, а чаще и вовсе никакой. Формы выработки физически максимальные.

Война прервала реализацию проекта. Основные контингенты – недавние строители железной дороги – использовались на лесоповале и деревоперерабатывающих предприятиях. Над построенными вспомогательными железнодорожными линиями Бам – Тында и Известковая – Урал воцарились тишина и запустение, лишь изредка прерываемые шумом проходящих поездов. По дорогам нечего и некуда было возить.

Сразу после войны все встало на свое место, как прежде и даже «лучше». Численность спецконтингента ГУЛЖДС уже к концу 1945 г. достигла довоенного уровня и продолжала расти за счет, главным образом, сначала японских военнопленных, а затем и собственных солдат, освобожденных из немецкого плена и помещенных «для искупления вины перед Родиной» в отечественные лагеря. Одновременно и без того многонациональный состав лагерных спецконтингентов интенсивно пополнялся представителями освобожденных от оккупации районов Украины, Белоруссии, Северного Кавказа и прибалтийских республик. Лагерные спецконтингенты рекрутировались из всех социальных групп и слоев населения. Однако подавляющая масса их была представлена ведущей силой советского общества – рабочим классом и союзным с ним колхозным крестьянством. На их плечах лежала основная тяжесть исправительно-принудительного труда.

В 1946 г. сооружение БАМа возобновилось, основные усилия сосредотачивались на прокладке линий Тайшет – Братск – порт Осе-

трово (на р. Лене) и продолжении на восток построенной в период войны железной дороги Советская Гавань – Комсомольск-на-Амуре. Масштабы и темпы строительства динамично наращивались. Однако в следующем году произошло событие, которое в конечном счете стало одним из факторов свертывания масштабов и темпов сооружения БАМа.

В 1947 г. из материалов допросов немецких генералов, взятых в плен американцами, высшему советскому руководству стали известны некоторые подробности разработки плана «Барбаросса». В частности, бывший начальник военно-экономического управления генерал-майор Г. Томас показал, что война против СССР могла быть выиграна, или во всяком случае послевоенная ситуация для Германии была не столь тяжелой, если бы Гитлер не отверг идею десантной операции на полярном побережье Сибири.

По расчетам Томаса для реализации замысла требовалось не более трех корпусов. Два – для высадки в устье реки Оби и один – в Енисейском заливе. Для их транспортировки и высадки могли быть использованы морские транспорты, боевые корабли сопровождения и десантные средства, подготовленные на нормандском побережье Франции для операции «Морской лев» – высадки десанта в Англию. В случае скрытного или с минимальными потерями прохождения транспортно-десантных судов через зону Мурманской военно-морской базы ничто другое, кроме, может быть, неблагоприятной ледовой обстановки в Карском море, не могло, на взгляд Томаса, помешать блестящему успеху операции.

После высадки на абсолютно беззащитные берега десант на собственных и захваченных на месте плавсредствах должен был в стремительном темпе продвигаться вверх по течению рек до Омска на Иртыше, Новосибирска на Оби и Красноярска на Енисее: перерезать Транссиб в трех пунктах, лишить Россию стратегического тыла и вызвать вступление Японии в войну против СССР. Эта информация о несостоявшемся, но коварном чреватом тяжелыми последствиями замысле, а также реальная оценка опыта военно-транспортных и боевых операций в советском секторе Арктики в 1941–1944 гг. вызвали небезосновательное и острое беспокойство высшего руководства страны.

В предвоенные годы главные усилия, направленные на повышение обороноспособности советского сектора Арктики, сосредото-

тачивались на развитии военно-морской базы в Мурманске. За меридианом Архангельска ни на материковом побережье, ни на островах не было ни оборонительных объектов, ни гарнизонов.

В первые недели войны, когда И. Папанин с присущей ему настойчивостью хлопотал об артиллерии для защиты Советской Арктики, в одной из высоких военных инстанций ему сказали: «Ты не начальник Главсевморпути, а начальник паники». Однако последующие события очень скоро объективно показали, кто и насколько правильно оценивал реально сложившуюся ситуацию и вероятные последствия пренебрежения мерами, предлагавшимися для защиты Арктики. Подводные и надводные корабли противника фактически беспрепятственно крейсировали в районе Новой Земли и в Карском море. В ряде пунктов побережья и на островах западного сектора Советской Арктики немцы и нейтральные японцы основали станции радиоразведки и метеослужбы. Синдром незащищенности арктических территорий и морских коммуникаций в Северном Ледовитом океане, обостренный информацией о замышлявшемся коварном десанте в тяжелой войне и все более ухудшавшимися отношениями с недавними союзниками, предопределил выбор магистрального направления железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке. В конце октября 1947 г. руководство Желдорпроекта МВД СССР получило директивное указание: в двухмесячный срок произвести комплексные полевые изыскания в пункте Мыс Каменный и Обской губе с целью изучения возможности строительства в этом районе крупной опорной базы морских коммуникаций в Арктическом бассейне и прокладки к ней железной дороги от одной из конечных станций Печорской магистрали.

Изыскания в районе Мыса Каменного и трассы железнодорожной линии к нему показали, что Мыс Каменный – совершенно неподходящий пункт для строительства крупного морского порта, способного принять суда и военные корабли большого водоизмещения. Отсутствие естественного укрытия для погрузочно-разгрузочных операций, отстоя и технического обслуживания судов вызвало необходимость создания искусственной гавани. При минимальных размерах ее и самом широком применении набросо-бутовых волноломов для создания бухты требовалось не менее 90 тыс. т стального шпунта. Днепропетровский завод, единственное в

стране предприятие, производившее в довоенный период стальной шпунт, лежал в руинах.

Лесные грузы, на перевалку которых с воды на железную дорогу ориентировался морской порт ввиду недоступности его для речных судов, не могли стать основной составляющей для грузопотока. Выходило, что 500-километровая железнодорожная ветвь, сметная стоимость строительства 1 км которой определялась в 3–4 млн руб., будет работать как подвозная к морскому порту и не станет новым транспортным выходом в Сибирь. Строительство тупика стоимостью в 2 млн руб. представлялось проектировщикам экономически неоправданным и неприемлемым предприятием. Поэтому параллельно с организационной и общественной подготовкой к сооружению морского порта на Мысу Каменном и железнодорожной линии к нему были выполнены значительные объемы аэрофотосъемочных работ от станции Чум на Печорской дороге к Лабытананги и далее через Надым, Уренгой, Таз, к Енисею до Игарки и Норильска. Извлечены из архивов и изучены материалы предпостроечных изысканий 1943–1944 гг. по перешивке железной дороги Норильск – Дудинка с узкой на нормальную колею. А также данные о рекогносцировочных изысканиях, выполненных в те же годы с целью изучения возможности развития Норильско-Дудинской линии к западу от Енисея до соединения с железнодорожной сетью Европейской России.

На основе обобщения полученных материалов, выполненного под руководством начальника Северной экспедиции П.К. Татаринцева, предлагалось: первоочередной пункт базирования морских коммуникаций разместить в устье Оби, в районе п. Лабытананги; построить к нему железную дорогу от станции Чум Печерской магистрали; не позднее первого квартала 1949 г. приступить к сооружению второй очереди железнодорожной магистрали по направлению Салехард – Уренгой – Надым – Таз – Ермаково – Егарка общей протяженностью примерно 1400–1500 км и завершить ее строительство в 1955 г.

В итоге реализации всего комплекса проектных предложений открывалась возможность создания на полярном побережье двух пунктов базирования морских коммуникаций: в устье Оби и глубоководной части Нижнего Енисея. Обеспечивалась надежная транспортная связь их с железнодорожной сетью страны, а Норильского

горно-металлургического комбината – с индустриальными центрами страны. Возникали транспортные предпосылки для интенсивного хозяйственного освоения природных ресурсов Обь-Енисейского междуречья и Таймырского полуострова. Основная ставка делалась на вероятное открытие нефти и газа, систематический поиск которых, начавшийся в 1939 г., не прекращался в годы войны и приобрел значительные масштабы в послевоенный период.

Кроме соображений об экономической нецелесообразности строительства железнодорожного тупика к труднодоступному для судоходства пункту в Обской губе, проектировщики считали, что отсутствие стального шпунта и мощностей по его производству сделает задачу строительства морского порта невыполнимой. «Дорогу построим, – как вспоминал А. Татаринцев, – а порт нет. Будем говорить – нет шпунта. А нас спросят: чем вы думали раньше? А спрашивали строго...».

ЧАСТЬ II. ВОЛЯ СТАЛИНА

Как вспоминал один из руководителей подготовки этого документа П.К. Татаринцев: «После совещания у министра приказано было ждать. Докладчиком назначили меня. Министр предупредил, что доклад должен быть кратким, не больше 25 минут. Только самое главное, а главное – нужен стальной шпунт. Текст напиши, выучи наизусть. Тренируйся, генеральную репетицию сдашь мне. Не волнуйся, я буду рядом».

За железнодорожную часть доклада Татаринцев был абсолютно спокоен. На случай любых возможных вопросов он хорошо подготовился и чувствовал себя уверенно.

Проектные соображения по железной дороге были разработаны добротнo под его непосредственным руководством, И здесь не было неясных или таких вопросов, на которые Татаринцев не имел бы возможных решений.

Проект порта на Каменном Мысу он знал несколько слабее, его делало военно-морское ведомство. Особенно опасной ему представлялась позиция со стальным шпунтом. И, возможно, именно поэтому, зайдя в кабинет и увидя Сталина, Татаринцев вдруг решил, что он, если не спросят, говорить о стальном шпунте не ста-

нет. Татаринцеву вдруг показалось, что заговори он с самого начала, что стального шпунта нет, а без него порт построить невозможно, Сталин тут же просто выгонит его из кабинета. Поэтому, изложив весь материал за 10 минут, он умолчал о стальном шпунте.

Министр МВД в течение всего доклада то и дело поглядывал на часы, и когда Татаринцев закончил выступление, не превысив регламента, по лицу его было видно, что он этим очень доволен. Посмотрев на министра, Татаринцев увидел, как он одобрительно кивнул ему головой, и в то же время заметил на лице министра немой вопрос. Было ясно, что министр ждет, когда же будет сказано про шпунт, но Татаринцев все никак не осмеливался говорить об этом. Сталин, вероятно, заметил немую сцену и, подойдя к Татаринцеву, спросил:

– Ну все или еще есть что сказать?

– Все, товарищ Сталин, – очень неуверенно ответил Татаринцев, по-прежнему не решаясь сказать о стальном шпунте.

Сталин, видимо, понял окончательно, что от него что-то скрывают, и повторил свой вопрос, всем своим видом и интонациями в голосе показывая, что в любом случае с пониманием отнесется к попавшему в затруднительное положение собеседнику.

– Значит все или все-таки еще что-то?

Стало совершенно ясно, что Сталин, наверное, не отступит от своего вопроса, по крайней мере до тех пор, пока не услышит абсолютно уверенного ответа. Твердо и уверенно Татаринцев ответить не мог и поэтому, набравшись, наконец, храбрости, сказал:

– Товарищ Сталин, я должен доложить об одной трудности.

– Вот мы и ждем, когда вы о ней доложите. Что это за трудность?

Отступать было поздно и некуда, и, поощряемый одобрительным взглядом внимательно смотревшего на него Сталина, Татаринцев рассказал, что для сооружения порта в Обской губе потребуется не менее 90 тыс. т стального шпунта. А его и взять негде. Построить же порт иным способом совершенно невозможно.

Рассказывая об этом, Татаринцев говорил робко, как ему самому казалось, и в каком-то извинительном тоне. Как будто он был виноват, что в стране нет стального шпунта. А к концу речи робость переросла в откровенный страх за судьбу доклада и всех изложенных в нем предложений. Он, в сущности, скомкал свое объяснение расчетов потребностей в стальном шпунте, потому что вдруг услы-

шал, как сидевший за противоположной стороной стола, за спиной Сталина, председатель Госплана Н.А. Вознесенский шепчет склонившемуся к нему А.И. Микояну:

– Девяносто тысяч – это же тысяча километров железной дороги! Надо сказать, что мы не можем пойти на это.

И видно, что Микоян полностью согласен с Вознесенским. Только рукой махнул, вроде ладно, обойдется без нас, помолчим мол, и так все ясно. И без нашего вмешательства ему известно, что нет у нас такого количества стального шпунта. А Вознесенский прямо-таки ерзает на стуле, подскакивает и очень уж ему не терпится сейчас же немедленно высказаться. Когда Татаринцев умолк, Сталин переспросил:

– Девяносто тысяч тонн?

Набивая трубку табаком, постоял перед Татаринцевым, внимательно разглядывая, как бы изучая его. Повернулся спиной, отошел не торопясь к дальней стене. Там раскурил трубку и, глядя в сторону Татаринцева, но не в лицо, как несколько минут раньше, а как-то мимо, вдруг сказал:

– Ну что ж, раз надо – значит будет 90 тысяч.

После этого очень внимательно, пристально посмотрел на Вознесенского, шепот которого он явно слышал не хуже Татаринцева. Вознесенский сразу притих, успокоился, смирился с принятым решением и, как показалось Татаринцеву, даже согласился с тем, что 90 тысяч тонн шпунта – это не так много и вообще не столь уж и сложная эта проблема.

Татаринцев, почувствовал, как к нему быстро возвращается прежняя уверенность и утраченная было способность отстаивать основные положения своего доклада. Он увидел, что Сталин явно намеревается еще что-то сказать, но теперь Татаринцев был абсолютно спокоен и уверен, что ответит на любой вопрос дельно, по существу.

Сталин действительно, обращаясь вновь к Татаринцеву, вдруг спросил:

– А как там у вас люди живут? Какое у них настроение, какие трудности?

– Живем по тем условиям и нынешним временам неплохо, товарищ Сталин. Люди стараются, настроение хорошее. Все готовы выполнить поставленную задачу.

ИЗ ДНЕВНИКА ЖИГИНА А.Д. – заместителя начальника Северной комплексной экспедиции Желдорпроекта МВД СССР:

«10 октября 1947 г. ... Оказалось, что в партиях не так благополучно – и по техническим решениям, и по выполнению производственной программы, и по хозяйству, Начнем с отряда Шарфа Э.Э. У него нет лошадей (всего две вместо 6–8). За два истекших месяца он закрыл производственную программу только на двенадцать дней. В отряде есть два комплекта бурового оборудования, но нет наконечников к нему. Нет палаток, лопат, ламповых стекол и фонарей. Нет седел, взрывчатки, бикфордова шнура и детонаторов».

– А дети у вас там есть? – вновь совершенно неожиданно для Татаринцева спросил Сталин.

– Есть

– Много детей?

– Как сказать, товарищ Сталин, в общем есть.

– А как они выглядят?

– Как все дети, в общем, время трудное. Может быть, только больше, чем другие заморенные.

– Это почему же они у вас такие все заморенные?

– Север, товарищ Сталин, условия для детей тяжелые. Питание хотя и неплохое, но все же в основном консервы и сушеные продукты.

– Вот это очень плохо, что дети не получают свежих овощей и фруктов. Они детям необходимы и особенно в ваших условиях. Товарищ Микоян, что вы на это скажете?

– Мы по возможности завозим туда овощи и фрукты. Правда, главным образом консервированные.

– Это хорошо, что завозите, только достаточно ли, надо посмотреть.

– Посмотрим, товарищ Сталин.

– Надо сделать так, чтобы дети обеспечивались свежими продуктами, а не консервами. Кроме картофеля, надо иметь лук, чеснок и, конечно, яблоки, Это очень важно, чтобы их дети хорошо питались.

Микоян быстро достал записную книжку и стал что-то торопливо писать в ней.

– Завтра, товарищ Микоян, вы мне доложите, что сделано.

– А как там у вас насчет женщин? – вновь обратился Сталин к Татаринцеву.

Татаринцев несколько растерялся от такого вопроса, замялся с ответом, соображая, в каком смысле следует понимать вопрос Сталина насчет женщин. Решив, что речь идет о моральной стороне дела, он ответил очень неопределенно:

– Как будто бы нормально товарищ Сталин.

Сталин, видимо, понял смущение Татаринцева и уточнил:

– Я спрашиваю не о шалостях по женской части. Раз у вас там есть дети, значит и женщины есть, без них детей не может быть. А хватает ли женщин? Надо, чтобы дети нормально рождались, надо крепко оседать на этих землях, чтобы каждый имел возможность обзавестись семьей и детьми. Это очень важно. Работы там много, и новому поколению хватит.

– Мы это примем во внимание, товарищ Сталин, – вступил вдруг в разговор Л.П. Берия, – стараемся завозить людей с таким учетом, чтобы все было нормально.

Сталин выслушал реплику Берии с плохо скрытой досадой от того, что мешают беседе, и вновь, обращаясь к Татаринцеву, сказал:

– Значит, говорите, построим эту дорогу и морской порт на Енисее. Не так ли?

– Построим, товарищ Сталин. И сбудется вековая мечта сибиряков, – в тон своему высокому собеседнику бодро ответил Татаринцев.

– Это что же за мечта сибиряков?

– Мечта иметь крупный морской порт, который бы открыл путь из Сибири на Запад.

– Почему же мечта сибиряков?

– Сибиряки, товарищ Сталин, много лет об этом хлопотали и даже царю много раз писали о том, как важно иметь морской порт в устьях сибирских рек и железную дорогу на Севере – для экономики Сибири.

– Почему мечта только сибиряков? Это мечта всего русского народа, и важно это для всей нашей страны, а не только для Сибири.

Сталин недолго помолчал, задумчиво глядя на Татаринцева, потом спросил

– А как там у вас насчет топлива?

– С топливом сложно, товарищ Сталин. Приходится завозить много угля.

– Это зачем же вы завозите уголь? А почему не используете на топливо плавник? Ведь там этого очень много, надо использовать его.

– Нет там плавника, товарищ Сталин, – смело возразил Татаринцев.

– Как это нет? – удивленно, со строгими вдруг интонациями в голосе спросил Сталин и критически оценивающим взглядом посмотрел на Татаринцева. – Куда же он девался? Я помню, его там было очень много, и из него получались отличные дрова.

ИЗ ДНЕВНИКА ЕЛАГО Г.Е. – техника Енисейской экспедиции Желдорпроекта НКВД СССР:

«30 августа 1944 г. Проезжая Курейку, мы зашли в домик, где жил в ссылке И.В. Сталин. Дом обнесен стенами и крышей, так сказать, одет в коробку для защиты от атмосферных явлений, и в комнате, где жил Сталин, сохранена обстановка его суровой жизни: деревянная кровать, круглый столик городского типа, железная печурка, а на стене развешаны рыба, зверо – и птицеловецкие снасти, которыми он добывал себе пропитание, так как не имел права носить ружье».

– Помню на Курейке мы только им и обогревались. А на Енисее его запасов хватило бы на многие годы. Выходит тогда был, а сейчас нет, так куда же он девался?

– Не знаю, товарищ Сталин, как на Курейке и на Енисее, мы туда еще не дошли. А в Обской губе его нет. Я прошел пешком все побережье от Лабытнанги до Каменного мыса, плавника там очень мало. Практически использовать его для заготовки дров невозможно, поскольку это лишь отдельные бревна на несколько километров друг от друга.

– Ну, раз вы прошли пешком, значит это так. Придется завозить на Обь уголь. Но на Енисее, имейте в виду, плавника очень много, и надо будет использовать это на дрова.

– Конечно, товарищ Сталин, мы будем иметь это в виду.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ ТАТАРИНЦЕВА П.К.:

«Вопрос стоял так: что вы сделали по изысканиям? А не так: нужно или не нужно?

Строить дорогу до Игарки – это личное указание Сталина, Он сказал: надо браться за Север. Северный морской путь ничем не обеспечен. С севера Сибирь ничем не прикрыта, а политическая обстановка очень напряженная, Он еще нашему министру Круглову А.Н. приказал: “Обеспечьте работу связи со стройкой, только закрытым текстом”. На совещании, где я делал доклад, присутствовали Ворошилов, Жданов, Каганович, Микоян, Маленков, Вознесенский, Берия. Всего 8–9 человек, не больше. И наш министр Круглов, он во время доклада то и дело глядел на часы, чтобы я уложился в отведенные мне 25 минут. Когда Сталин сказал: “Будем строить дорогу”, Вознесенский снова забеспокоился и говорит: “Для дороги потребуется много рельса, у нас вся промышленность разрушена, надо ее восстанавливать, где взять рельсы на эту линию”. Но Микоян сказал: “Все же надо дорогу строить”. После моего доклада нам подписали еще тысячу километров строительства дороги: от Салехарда до Игарки».

Первый этап строительства железной дороги Чум – Салехард – Игарка, учитывая экстремальные природно-климатические условия, крайне сжатые сроки проектно-изыскательской и организационной подготовки и отсутствие практического опыта сооружения железной дороги в зоне сибирского Заполярья, был выполнен в исключительно короткое время.

Через год после строительства на линии Чум – Лабытанги протяженностью 194 км открылось рабочее движение поездов.

Партийно-хозяйственный актив стройки, проходивший 24 февраля 1949 г. в Салехарде, подвел первые итоги развертывания проектно-изыскательских работ на трассе линии Салехард – Ермаково – Игарка.

Участники актива приняли социалистические обязательства – выполнить весь комплекс проектно-изыскательских работ и передать техническую документацию строителям на два месяца раньше срока, предусмотренного графиком, к 1 июля 1948 года. 25 марта 1949 г. первый паровоз серии «ОВ» в полной экипировке благополучно прошел по 15-километровой, уложенной на обской лед железнодорожной линии. За 1949 г. в Салехард удалось доставить свыше 40 тыс. тонн различных грузов. В следующую зиму ледовая железная дорога вступила в работу 14 декабря и за четыре месяца

обеспечила доставку в Салехард 111,5 тыс. тонн строительных грузов.

В начале лета 1949 г. строители завершили в основном обустройство многочисленных лагерных городков вдоль всей трассы. На восточном фланге стройки, вблизи Ермаково, за несколько месяцев вырос большой поселок строителей с грузовыми причалами, лесной пристанью, лесопильным заводом, ТЭЦ, деревообрабатывающим комбинатом, центральными ремонтными мастерскими.

На пересечении трассы с рекой Таз возник третий (после Салехарда и Ермаково) по величине и значению поселок строителей. Отсюда отсыпка железнодорожного полотна и укладка верхнего строения пути велись в двух направлениях – навстречу строителям, идущим из Салехарда и от Ермаково.

«Ни днем, ни ночью не прекращались работы в лесу и на берегу. Только на пять-шесть часов бригады уводили по очереди на отдых в палатки, поставленные “слабосилкой”. Люди валились на сколоченные из жердей нары, закутывали головы в бушлаты и, провалявшись несколько часов, заслыша “подъем”, снова шли в лес. В перерывы на обед, когда раздавали пайки и баланду, люди выстраивались в очередь у походных кухонь, а потом, закрывшись от комаров бушлатами, склоняли головы над мисками».

Техархив. Отчет управления Северного железнодорожного строительства № 503 за 1949 год. Л. 1, 11; Отчет управления Северного железнодорожного строительства № 503 за 1950 год. Л. 10.

Побожий А.А. Мертвая дорога (из записок инженера-изыскателя) // Новый мир. 1964. № 3. С. 163.

ЧАСТЬ III. КАТАСТРОФА

К концу навигации 1949 года численность спецконтингентов рабочей силы, занятой на основных и вспомогательных объектах стройки, достигла 70 тыс. человек и продолжала расти. Нарастивался парк строительных механизмов, землеройных машин, механического и гужевого транспорта. В распоряжение строителей местные оленеводческие хозяйства передали крупное стадо ездовых оленей, из Забайкалья завезли несколько тысяч лошадей – «монголов», на причалах Тазовской пристани появились предназначенные для будущей дороги первые паровозы.

К весне 1953 года фактическая норма укладки верхнего строения пути составляла 15 км в месяц. Из 1700 км строительной длины магистрали Воркута – Салехард – Игарка – Норильск 850 км находились в различных стадиях эксплуатации. Западный участок Воркута – Салехард длиной 217 км с ледовой переправой через Обь действовал в режиме временной эксплуатации. На нем заканчивались достроечные работы по подготовке к сдаче в постоянную эксплуатацию. На остальных участках, в основном законченных строительством, общей протяженностью 673 км осуществлялось рабочее движение поездов.

К концу года планировалось возвести земляное полотно по всей длине трассы от Салехарда до Норильска. Первоочередные усилия сосредоточивались на завершении отсыпки земляного полотна на Обь-Енисейском плече, с тем, чтобы отдельные построенные здесь перегоны железной дороги замкнуть в сплошную действующую линию, связывающую Игарку с железнодорожной сетью европейской части страны. Социалистическими обязательствами предусматривалось к первому майским праздникам 1954 г. перешагнуть 1000-километровый рубеж на укладке главного пути магистрали. «Еще бы года на два, осталось всего километров 300, и мы замкнули бы всю дорогу», – вспоминал П.К. Татаринцев.

Поступившая в июне 1953 тогда радиограмма с правительственным указанием – немедленно остановить производство всех работ на объектах Северного железнодорожного строительства, кроме обеспечивающих жизнедеятельность спецконтингентов и сохранность материальных ценностей, была воспринята как гром среди ясного неба.

Работы были остановлены, но руководство стройки продолжало до конца июня 1953 г. «бомбардировать» МВД СССР радиодепешами с аргументацией целесообразности завершения строительства железнодорожной магистрали.

Для того чтобы завершить стройку, требовалось добавить к уже вложенным в сооружение дороги шести миллиардам еще 700–800 млн рублей. Очевидно, что такие суммы капиталовложений не были непосильными для экономики страны. Свидетельством тому грандиозные масштабы дорогостоящего гидротехнического строительства на реках европейской части страны, интенсивная подготовка к широкому гидротехническому строительству в Сибири.

Но и для того, чтобы ликвидировать строительство дороги, а построенные объекты законсервировать, требовалось 600–700 млн рублей. Иначе говоря, и сооружение новой транспортной артерии, и ликвидация ее строительства обходились почти одинаковой ценой. Ситуация, как представлялось всем членам ликвидкомиссии, была предельно ясной. Либо найти максимум 800 млн рублей и получить 1500 км железной дороги, либо за такую же плату бездарно потерять свыше пяти миллиардов рублей. Выбор казался очевидным и однозначным. За первый были трезвый хозяйственный расчет, экономическая целесообразность, логика фактов, требования конкретной ситуации и насущная необходимость перспективы. В пользу второго найти какие-либо разумные доводы не представлялось возможным.

Эти доводы, изложенные в объяснительной записке к финансовым расчетам за подписью председателя ликвидационной комиссии и некоторых ее членов (большая часть от автографа в столь мятежном документе отказалась), были направлены в правительство.

В продолжение августа и сентября правительственная инстанция, которой были представлены сметно-финансовые расчеты консервации дороги и альтернативные – на продолжение ее строительства, безмолствовала. Лишь 25 октября 1953 года до сведения председателя ликвидкомиссии было доведено заключение Госкомитета по делам строительства и правительственное распоряжение об утверждении сметы на достройку железнодорожной линии Чум – Лабытнанги и сдачу ее в постоянную эксплуатацию. Это известие, естественно, вызвало у членов ликвидационной комиссии бурную вспышку совершенно утраченных было надежд на счастливый исход судьбы всего строительства. Однако ликование было недолгим.

Через неделю последовало пространное распоряжение с предписанием сроков, порядка, перечнем ведомств и предприятий, которым предстояло передать на баланс все принадлежащие стройке основные и оборотные средства. Паровозы и вагонный парк возвращались по месту их прежней принадлежности: Печорской и Красноярской железным дорогам. Оленье поголовье – местным оленеводческим хозяйствам, конское – Забайкальскому военному округу, откуда они в свое время поступили на стройку. Складские запасы инвентаря, малоценного оборудования и материалов раз-

решалось реализовать через торговую сеть с комиссионной уценкой или передать на баланс местных государственных и общественных организаций.

Железнодорожная линия, жилые и производственные здания и другие объекты незавершенного строительства подлежали консервации, обеспечивающей сохранность их до возобновления строительных работ. Сроки возобновления строительства ни в одном из директивных документов не определялись.

Грандиозный «аукцион» у Полярного круга открыли представители Украины, первыми прибывшие за своей долей строительной техники и механизмов. Увидев некоторые из них в состоянии, близком к металлолому, на ближайшем к Салехарду строительном участке, представители Украины наотрез отказались от их приемки и направили в Совмин СССР гневную депешу с обвинениями председателя ликвидкомиссии во вредительстве. В ожидании ответа они категорически отказывались от поездки по трассе для приемки машин и механизмов, разбросанных по всей 1700-километровой длине пути. Пришедшее вскоре распоряжение обязало председателя ликвидкомиссии обеспечить ремонт и сосредоточение подлежащих передаче машин и механизмов в двух-трех пунктах трассы. В ответ на решительные возражения председателя ликвидкомиссии о практической невыполнимости директивы из-за отсутствия запчастей и возможности доставки машин и механизмов из глубинных районов тундры, последовало распоряжение, обязывающее сдающую сторону помыть бульдозеры, тракторы и автомобили и смазать консервантом, а представителей Украины принять их на месте нахождения. Фактически дело ограничилось приемом-передачей нескольких автомобилей ЗИС-5, только что поступивших и не бывших в эксплуатации.

С учетом опыта украинцев, представители Белоруссии оказались более покладистыми партнерами. По обоюдному согласию был составлен акт о фактическом техническом состоянии полагавшихся белорусам машин и механизмов и нецелесообразности их дорогостоящей перевозки к новому месту назначения.

Передача паровозов, преимущественно устаревших типов, как и вагонов, и платформ, в течение нескольких лет работавших на износ, также не состоялась. Представители Печорской и Красноярской железных дорог категорически отказались от их приемки.

Не менее драматично складывалась обстановка с возвратом оленьего поголовья местным хозяйствам и конского – Забайкальскому военному округу. Прибывшие в пункты приеомопередачи ветеринары ознакомились с состоянием сплошь пораженных различными эпизоотиями животных, контакт с которыми мог вызвать массовый падеж здорового поголовья, и наотрез отказались от их приемки.

Малоценный инвентарь, инструменты, вещевое имущество, мебель и хозяйственно-бытовые принадлежности лагерных городков, расположенных в глубинных районах трассы, в целях экономии транспортных расходов подлежали списанию и уничтожению на месте. Запасы строительных материалов: песок, гравий, камень, кирпич и т.п. на общую сумму 13 млн руб. опять же в целях строжайшей экономии средств, максимального сокращения транспортных расходов разрешалось оставить в местах складирования без дальнейшего хозяйственного использования. Техническое состояние машин и оборудования, проработавших по несколько лет в условиях Заполярья, оказалось настолько низким, что контрагенты, как правило, наотрез отказывались принимать их на свой баланс даже безвозмездно. Несколько лучше шла реализация складских запасов материальных ценностей, машин и механизмов неустановленного оборудования, сосредоточенных на базах материально-технического снабжения в Салехарде и Ермаково. На 1 января 1954 года предприятиям и организациям различных ведомств только с Ермаковской базы было безвозмездно передано основных и оборотных средств на общую сумму 210 млн 205 тыс. 46 руб. 73 коп. Однако, в конечном итоге, из 2265 наименований всевозможного оборудования и 2500 скобяных изделий удалось реализовать только меньшую часть. Более 20 вагонов различного электрооборудования было списано и уничтожено. Не нашлось желающего получить свыше 11 тыс. куб. м пиломатериалов и 2,8 тыс. куб. м дров, заготовленных для паровозов и котельных, а также оказавшиеся некомплектными парокотельные установки, бремсберги, лесотаски, бензомоторы, электрогенераторы, электрические двигатели, локомобили, паровозы, вагоны, колесные пары, дрезины и т.д. и т.п. Аналогичная ситуация сложилась на Туруханской и Тазовской базах.

Не оказалось и предприятия, желающего принять и хозяйски распорядиться многопрофильным ремонтно-производ-

ственным комплексом Ермаковской базы. В поселке Ермаково, который строители именовали уже станцией, остались без хозяйственного использования две электростанции, действовавшие на основе 11 локомотивов, семь котельных с 28 котлами, три бани, 23 капитальных жилых строения с теплосетями, школа на 160 учащихся, производственные цехи ДОКа, ЦРМ вместе с оборудованием, семь железнодорожных производственных зданий, паровозное депо, причалы паромной переправы и другие портовые строения и механизмы.

Численность спецконтингента рабочей силы быстро убывала. Лагерная администрация всеми мерами форсировала эвакуацию живой силы из глубинных районов и стремилась вывести многотысячные колонны своих подопечных к берегам Енисея и Оби до закрытия навигации.

Ненужными стали складские запасы различных предметов дамского туалета, парфюмерии и женской гигиены. Только на Ермаковской базе снабжения за ненадобностью были списаны, уничтожены и в меньшей мере реализованы через уценку 13 260 бюстгалтеров-маломерок по цене пять с половиной за штуку, на сумму 72,93 тыс. руб.; 5075 пар чулок по 3,75 руб., на сумму 18 015 руб. 25 коп.; а также юбки, сорочки, панталоны, платья, фартуки, кофты, 11 тонн пудры и детской присыпки, пять тонн медицинской ваты и т.д. и т.п.

В конце 1955 года с трассы уже «мертвой» дороги ушли последние колонны бывших ее строителей. Около 700 км железной дороги, работавшей в режиме рабочего движения, и почти 600 км земляного полотна остались один на один с безмолвием полярной тундры. Опустели многочисленные барачные поселки, на их высоких, забитых навсегда воротах, на паровозах и вагонах, сгрудившихся на берегу реки Таз и Енисея, на складах с оставленным без использования материалом была сделана короткая, как предупреждающий окрик, но уже никого не пугавшая надпись: «Стой! Собственность МВД СССР».

Скелеты паровозов и вагонов с провалившимися от времени конструкциями, покрытые паутиной кроваво-красных потеков ржавчины, как мастодонты с перебитыми хребтами, до сих пор возвышаются над чахлой растительностью тундры, напоминая о трагическом конце хозяйственной эпопеи у Полярного круга.

Позднее была утверждена дополнительная смета расходов по ликвидации строительства еще на 18,2 млн руб. – сумму фактического превышения ранее предусмотренных затрат в размере 72 млн руб. В итоге ликвидация строительства, оставленного без хозяйственного использования, обошлась в 90,2 млн руб., т. е. примерно в те самые 100 млн руб., которые по расчетам руководителей стройки следовало добавить к сметной стоимости полноценной консервации и суммы которых было бы достаточно для завершения строительства Полярной магистрали. Бросовые капитальные затраты превысили 5 млрд рублей.

Кроме примерно 6–7 млрд руб., вложенных непосредственно в сооружение железнодорожного полотна Полярной дороги, еще в 35–37 млрд руб. было «ухлопано» на обустройство лагерных городков и содержание 120 тысяч их обитателей; денежное и другие виды довольствия для тысяч конвоиров различного типа воспитателей, прокорм сторожевых собак; создание производственных структур, строительной базы, социальной инфраструктуры для 6 тысяч вольнонаемных специалистов и их семей; производство проектно-изыскательских работ. Совокупная стоимость бросовых затрат несостоявшейся циклопической стройки у Полярного круга определяется суммой, превышающей 42 млрд руб. Фигурально, но, впрочем, не очень греша против истины, можно сказать, что воображаемая дуга Полярного круга на участке от Салехарда до Игарки не только устлана костями тысяч безвестных лагерников и лагерниц, но и щедро позолочена за счет народа, никогда не жившего богато, но извечно законопослушного, безмерно терпеливого, жертвенно преданного светлым идеалам и их идолам, традиционно обожествляющих власть предрежащих и во всем уповающих на их непогрешимую мудрость.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Секретный объект 503 // Наука в Сибири. 1990. Часть I. Замысел. № 3. 26 января.

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СИБИРИ

Сегодняшняя конфигурация территории собственного и сопредельного экономического пространства России с четкой степенью узнаваемости напоминает абрис 400-летней давности. Западная граница придвинулась к Пскову и Смоленску. К буферной полосе восточно-европейских государств, известной арене соперничества между ведущими западно-европейскими державами и Россией, добавились Белоруссия, Украина, Молдова. Дважды дареный Крым готов отдать швартовы и расстаться то ли с российским, то ли с украинским пирогом, то ли вообще с европейским берегом.

За главным Кавказским хребтом, как и три века назад, – война, с тем лишь отличием, что южные соседи не совершают разорительные набеги, хотя бы на время примиряющие враждующие стороны. На Северном Кавказе впору заклинать Пушкинским рефреном: «Не спи, казак; во тьме ночной чеченец ходит за рекой».

Среднеазиатские республики дрейфуют в русле панисламистской идеи к коренным берегам центральноазиатской культурно-исторической общности. Казахстан, до последнего стоявший за обновленный Союз, а когда Союза не стало – за прочное единение с Россией, мобилизует собственные активы, соответствующие современному цензу цивилизованного государства.

Геополитическая конструкция, более 300 лет собиравшаяся под российским скипетром, в одно, по масштабам исторического времени, мгновение возвратилась в агрегатное состояние. Западные и южные границы России, пусть и прозрачные, но все же, как ни верти, межгосударственные, приблизились к их начертаниям времен Лионской войны. Лишь к востоку от бывших пределов Московского государства, за Волгой, за Уралом, Россия по-прежнему простирается в Тихий океан. Сибирь оказалась не только великим, но пока, пожалуй, и наиболее надежным российским территориальным приобретением.

Русское движение в Сибирь возникло как опосредованное последствие неуспешных попыток территориальной экспансии и по-

литической интеграции Москвы в западном направлении. Дисперсная государственность восточноевропейского государства, представлявшаяся не столь уж непреодолимым препятствием на пути реализации этих намерений, на деле оказалась неожиданно прочной. Не добившись успеха, но отнюдь не разуверившись в возможности его, Московское государство изменило курс на 180 градусов и обратилось фронтом территориальной экспансии за Урал – в Сибирь, где отчаянная русская вольница, не дожидаясь царского соизволения, на свой страх и риск уже открыла великую соболиную охоту. В продолжение по меньшей мере трех десятилетий монополизированная государством торговля сибирским соболем являлась основной решающей статьёй доходов московской казны. Пик соболиного промысла пришелся на 30-е годы XVII века, когда ежегодные поступления от продажи мехов достигали половины годового дохода казны. Опустевшая за полувековое царствование Ивана Грозного и лихолетья смутного времени государственная казна вновь зазвенела дублонами и талерами.

Сибирская «мягкая рухлядь» придала прочность и устойчивость внешней политике. Всеми средствами тиражировавшаяся и прицельно направлявшаяся на западноевропейские дворы информация об успешном «взятии» громадных сибирских пространств работала на создание Московскому царству имиджа мощной военной державы. Известия о фантастических природных богатствах покоренной Сибири, сложившиеся еще во времена Геродота легенды о сказочных золотых сокровищах гиперборейских стран, грифах, стерегущих золотые горы, огнедышащих горах, изливающих «каменным маслом», неисчерпаемом обилии соболя, горностая, белки, рыбы, морского зверя, мамонтовой кости, а также о народах, живущих в первозданной гармонии с природой, поклоняющихся идолам, убранным в сапфиры и жемчуга, были далековаты от истины, но не дезавуировалась, скорее наоборот, энергично инспирировались и тиражировались Москвой. Этот широко изливавшийся на Западную Европу информационный поток, подкрепленный реалиями бойкой торговли трофеями великой соболиной охоты, ясачных и таможенных сборов, служил своеобразным катализатором диффузии Московского царства в европейское территориальное и политическое пространство.

Русское движение в Сибирь, инициированное неудачами территориальной и политической экспансии в европейском, западном направлении, в конечном счете произвело эффект своеобразного обратного удара. Приращение Сибирью возвысило авторитет московской государственности в глазах Западной Европы. Менее чем за 50 лет территориальные владения Москвы разрослись до размеров, сопоставимых с собиравшимися за два столетия заморских территорий Британской короны. Приобретение Сибири явилось критически важным шагом на пути превращения так называемой Московии в Россию, царства – в державу, практически моноэтнического государства – в империю. Присоединение Сибири сыграло весомую роль в обеспечении военно-политического баланса на европейском континенте и более того – последующего утверждения России в ранге мировой державы и практического признания ее права де-факто расширять границы в направлении сопредельных территорий Восточной Европы. Так называемое воссоединение с Украиной стало одним из опосредованных результатов сибирского территориального приращения.

Не только включение Сибири в состав России, но и последующее, начавшееся с великой соболиной охоты, освоение ее природных ресурсов на всех исторических этапах находилось в достаточно очевидной связи с характером и содержанием ситуации, складывающейся для России на европейской экономико-политической арене. Эта связь в большинстве случаев действовала по формуле обратной пропорциональности. Чем сложнее для России связывался узел проблем внешней и внутренней политики в европейском регионе, тем шире и благоприятнее открывались возможности для роста экономического потенциала Сибири.

Эта специфика экономического развития Сибири особенно четко просматривается в разрезе кризисных экстремальных ситуаций, в обстановке или в преддверии которых Сибирь всякий раз получала заметный импульс ускоренного экономического потенциала и по миновании которых вновь обращалась в далекую окраину, в край, живущий ожиданием великого будущего, в полигон умозрительных проекций и неосуществленных инициатив рационального комплексного хозяйственного освоения природных ресурсов. Импульсивный характер развития производительных сил Сибири, чередование массированных усилий, динамичных темпов

и последующих спадов роста экономического потенциала обнаруживается на всем протяжении практики ее хозяйственного освоения. Так, в период продолжавшейся почти полвека так называемой великой соболиной охоты зона наиболее активного хозяйственного развития сложилась к северу от параллели Томска – Тюмени. К началу последней четверти XVII века естественная база пушного промысла оказалась крайне истощенной. Хозяйственная жизнь стала смещаться в южные районы на территории, пригодные или перспективные для земледелия. Северные, ранее «златокипящие» города оказались на обочине нового направления хозяйственных интересов. Прежде оживленные хлебозвозные пути сообщения – гужевые, речные и морские, вдоль полярного побережья – пришли в запустение.

В продолжение следующих почти 100 лет Сибирь оставалась наедине со своими проблемами. Ее экономический рост определялся преимущественно частной предпринимательской инициативой. Центральная власть в целом не чинила особых препятствий развитию предпринимательской деятельности, но фактически самоотстранялась от разрешения проблем, требовавших значительных усилий и крупных ассигнований. Развитие земледелия поддерживалось лишь в той мере, в какой оно было необходимо для удовлетворения внутренних сибирских потребностей в хлебе и других продуктах сельскохозяйственного происхождения. Основное внимание центральной власти в Сибири сосредотачивалось на охране территориальных владений за Уралом, насколько возможным их расширении и договорном закреплении границ с сопредельными государствами.

В столетний период – от последней четверти XVII века до последней четверти XVIII века – справедливо отметить два заметных всплеска внимания центральной власти к проблемам перспективного развития производительных сил Сибири. В эпоху царствования Петра I государственная казна, несмотря на всеобъемлющий пресс налоговой системы, вновь оказалась на грани опустения. Пушки и корабли, любимые детища великого самодержца, пожирали львиную долю государственных доходов. Торговля с Западной Европой, ради возможности которой прорубалось «балтийское окно», несмотря на всемерное стимулирование и поощрение льготами, все же не оправдала возлагавшихся на нее надежд, не пре-

вратилась в неистощимый поток валютных поступлений. Со временем стало очевидно, что разрешение проблем близкого вакуума государственной казны следует искать на пути систематического минералогического изучения страны, которое не могло не дать положительного результата. Золото, серебро и другие ценные минералы должны были быть в недрах страны, как говорится, ввиду ее громадных территориальных пространств. Указы Петра I, стимулировавшие поиски полезных минералов, положили начало не столько систематическому обследованию и изучению недр, сколько энергичному движению отечественных и иностранных рудознатцев за Урал, в Сибирь. Этот поиск, как и ожидалось, увенчался успехом, но прошло почти 50 лет, прежде чем российская казна впервые пополнилась золотом отечественного происхождения, выплавленным из алтайского золотистого серебра и затем забайкальских серебряных руд.

Второй сюжет фиксированного внимания центральной власти к Сибири в столетний период между последними четвертями XVII и XVIII веков также связан с замыслами и попытками разрешения проблем общегосударственного масштаба, геополитического значения. Триумф по поводу успешного утверждения на берегах Финского залива, ознаменовавшийся во многих отношениях амбициозной постройкой новой столицы империи, был, объективно говоря, грандиозным фарсом. И торговый порт, и новая столица в дальнем углу Балтийского бассейна были в большей мере грандиозной по стоимости затрат бутафорией, сотворенной на удивление и для устрашения иностранцев экзотикой. «Осель» действительно можно было «грозить шведу», но не более того. Россия по-прежнему оставалась вдали от торных торговых морских трансокеанских коммуникаций.

О глубоко, но тщательно скрываемом, мягко скажем, разочаровании победоносным утверждением на берегах Балтики с достаточной определенностью свидетельствуют документы и начинания последних лет царствования Петра I, продолженные его преемниками. Речь идет о широкомасштабной постановке экспедиционного изучения полярного побережья Сибири и сопредельных с ним акваторий Ледовитого океана, конечная цель которого сводилась к поиску северо-восточного прохода в Индию и Китай.

Некорректно было бы принижать уже устоявшуюся в отечественной историографии высокую, в целом справедливую оценку замыслов и деяний Петра I с его наследниками на этом поприще, и в особенности великий труд, мужество, героизм, отвагу отечественных мореходов и других участников сибирских полярных экспедиций. Но должно и справедливо будет сказать, что эти усилия инициировались отнюдь не с позиций разрешения насущных проблем хозяйственного освоения Сибири. Ко времени великих экспедиций зона более или менее активного освоения естественных ресурсов Сибири сместилась от первоначальной стартовой линии, проходившей по северным широтам далеко на юг. Относительно благополучные еще в середине XVII века северные города Сибири пришли в упадок. Некоторые в прямом смысле исчезли с лица земли. Другие влачили жалкое существование. Иные, расположенные на трассах водных, речных путей сообщения, обратились торгово-предпринимательским фасадом к югу, где зарождалась новая для Сибири отрасль производства – земледелие.

Идея северо-восточного прохода в Индию была по-своему великолепной, но ее замысел опирался на интересы европейской части империи. Великий и неутомимый пропагандист северо-восточного прохода в Индию М.В. Ломоносов в одном из своих многочисленных трактатов и инструкций о благоприятности и выгодах осуществления проекта совершенно четко сформулировал основополагающую его цель. Он писал: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном», тем самым с достаточной ясностью указывая служебную роль Сибири в достижении глобальных целей, удовлетворении державных амбиций, имперских интересов, однозначно олицетворявших с геополитической ситуацией и перспективой европейской части страны.

Осуществимость проекта, как известно, оказалась невозможной. Но северные экспедиции, изыскивавшие вероятность его реализации, сыграли заметную роль в выявлении физико-географической специфики северного побережья Сибири. Многообразные данные, полученные в ходе экспедиционных работ, стали первым фундаментальным основанием системного физико-географического, гидрографического, минералогического, природно-климатического изучения высокоширотных территорий Сибири. Активное, за счет государственной казны, продолжение их последовало,

правда, лишь через 100 лет, в пору транспортно-экономических и технических изысканий оптимального выбора трассы под постройку железнодорожного пути через всю Сибирь. Эти изыскания ставились в беспрецедентно широком территориальном диапазоне и не менее широком спектре комплексного изучения естественных производительных сил Сибири. Экспедиционными исследованиями были охвачены громадные территории: от параллели Акмолинска в теперешнем Казахстане до полярного побережья, от Урала до тихоокеанского побережья. Выявлению, обследованию, изучению подлежало все, что находилось на поверхности и в недрах сибирских пространств. В итоге впервые за более чем 300-летнюю историю российского владения Сибирью были получены данные, пригодные для создания более или менее четкого абриса и комплексной оценки потенциала естественных производительных сил Сибири.

Общественность, предприниматели Сибири, возбужденные предстоящей высочайшим соизволением разрешенной постройки Сибирской железной дороги, выдвигали грандиозные планы, фантазировали великолепные перспективы близкой будущности давно ожидавшегося бурного экономического роста Сибири. Лишь немногие «еретики», сепаратисты, данные и откровенные сторонники экономического саморазвития, самостоятельности и автономии Сибири предостерегали, что Сибирская железная дорога не только не оживит динамику хозяйственной жизни края, сколько еще прочнее свяжет, обратит местные предпринимательские активы в кабальную зависимость от российско-европейского капитала. Особенно стойко на этой позиции оценки будущности Сибири ввиду постройки Сибирской железной дороги держались промышленники и купечество Забайкалья, интересы которых преимущественно простирались на дальневосточные территории: Приамурье, Приморье, Южную Якутию. Они полагали, что для приоритета сибирского предпринимательства со столичным капиталом сибирскую хозяйственную жизнь следует обратить лицом к рынку стран Тихоокеанского бассейна: к уже прилично освоенному рынку Китая, открывающейся к мировой цивилизации Японии и, конечно же, к США – бурно растущей индустриальной державе.

Эта гипотеза предпочтительного выбора ориентации и перспектив экономического развития Сибири опиралась, надо при-

знать, не столько на солидную базу реальных торгово-экономических отношений с названными странами, сколько, пожалуй, на интуитивное пророческое предвидение вероятности превращения Тихого океана в так называемое «Средиземноморье будущего». В порядке активного приближения такого будущего сторонники тихоокеанской ориентации экономического развития Сибири предлагали и сеть железнодорожных сообщений строить и развивать из глубинных континентальных районов к Тихоокеанскому побережью.

Их предостережения, что Сибирская железная дорога в том виде, как она предлагалась к постройке высочайшей директивой, – является очередным продуктом имперской политики, будет служить преимущественно реализации военно-стратегических замыслов, станет «насосом», работающим на интенсивное откачивание ресурсов Сибири в европейскую часть страны, – оказались весьма близкими к истинным целям и итогам сооружения железной дороги через всю Сибирь. В действительности трасса ее не прошла через всю Сибирь. За Байкалом она уклонилась в Китай. Обширные территории к востоку от Сретенска оказались незатронутыми благотворным воздействием. Торжественная закладка будущим царем «первого камня» в постройку линии, начинавшейся от Владивостока на Хабаровск и далее вдоль Амура, оказалась театрализованной фикцией реализации предложений восточносибирских и дальневосточных промышленников и предпринимателей, настаивавших на развитии железнодорожной сети к Тихоокеанскому побережью. К постройке Амурской железной дороги было приступлено только десять лет спустя после сооружения линии на китайской территории, и в значительной мере опять же не по экономическим соображениям, а ввиду сложившихся реалий и перспектив сохранения Российского военно-стратегического авторитета, веса и влияния в северных районах Китая.

Сторонники тихоокеанской ориентации развития сети железнодорожных коммуникаций предвещали, что мощный поток промышленных товаров и изделий, который естественно хлынет в Сибирь из европейской части страны после постройки железной дороги, произведет не только ожидаемое благотворное воздействие, но будет иметь совершенно противоположный эффект – нанесет невосполнимый вред нарождающимся отраслям перерабатываю-

щего и обрабатывающего производства. Еще более, если не окончательно, закрепит Сибирь в роли сырьевого придатка капиталов промышленных центров европейской части страны. И эти предположения, сопоставления положительных и негативных последствий постройки железной дороги, вопреки их казавшейся большинству специалистов абсурдности, оказались в значительной мере справедливы.

Ввоз в Сибирь промышленных товаров, оборудования, изделий металлургического производства более качественных, чем производившиеся в Сибири, или вовсе не имевших местных аналогов, по существу «подрубил» становление региональных промышленных предприятий соответствующего профиля, вымыл почву для их естественного возникновения. Частные Абаканский и Николаевский металлургические заводы, не получив государственных заказов на производство даже элементарных изделий для постройки железной дороги и не выхлопотав поддерживающих субсидий, прекратили существование. Был нанесен серьезный ущерб прибыльности предприятий производящих так называемый народный ширпотреб. Сибирский покупатель, традиционно более платежеспособный, чем в европейской части страны, предпочитал своему экзотичные и, как правило, качественные по потребительским свойствам товары известных российских фирм.

Сибирский торговый капитал наращивал обороты, но сибирский промышленник в сфере обрабатывающих и перерабатывающих отраслей едва держался на плаву в потоке конкурирующих товаров. Экспорт сырья, полуфабрикатов, продукции первичной переработки в европейскую часть страны, на Урал становился делом более прибыльным, чем изготовление на месте готовой товарной продукции. Как и предполагали оппоненты постройки железнодорожного пути в Европу через отечественные промышленные центры, столичный капитал, не вкладывая в Сибирь ни гроша, получил возможность беспредельной эксплуатации сибирских ресурсов, паразитирования за счет предпринимательского риска и труда сибирских промышленников.

Экономика Сибири до постройки железнодорожной магистрали складывалась в двух планах реального и перспективного развития. Первый определялся преимущественно государственно-административными средствами, максимально централизованной

системой управления сибирскими территориями. Проявлялся он в том, что подавляющая часть наиболее ценных сибирских продуктов – пушнина и золото – подлежала продаже в государственную казну, иначе говоря, реквизировалась по ценам, назначавшимся правительством. Правда, впоследствии с учетом необходимости поддержания и стимулирования предпринимательства в этой сфере и ввиду экстремальных условий его развития обозначились определенные послабления этой на начальном этапе исключительно жесткой системы.

Другая тенденция экономического развития Сибири определялась удаленностью от традиционных промышленных центров империи, отсутствием надежно и круглогодично действующих путей сообщения, высокой степенью транспортной недоступности. С учетом этих объективных обстоятельств центральная власть и ее представители на местах придерживались политики, поощрявшей развитие отраслей производства, работающих на разрешение проблем самообеспечения постепенно увеличивающегося населения Сибири товарами и изделиями местного производства. Эта практика диверсификации развития производительных сил Сибири имела неплохие результаты и весьма привлекательные перспективы.

Централизованные хозяйственные структуры и ориентированные на местный расширяющийся рынок сосуществовали достаточно благополучно вплоть до постройки железнодорожной магистрали. Железная дорога, соединившая Сибирь с мощными промышленными центрами страны, прервала эту эволюционную связь естественного пропорционального развития. Степень административного регулирования хозяйственной жизни Сибири не возросла, скорее, наоборот, появилась тенденция его ослабления, но пришли в действие иные, пожалуй, более мощные регулятивные факторы пропорций развития отраслей хозяйственного комплекса.

Прогрессирующий характер развития обнаружили в первую очередь ресурсодобывающие, сырьевые отрасли производства и в их составе угледобывающая промышленность. Угледобыча, прежде существовавшая в узких пределах местных потребностей, получила два мощных импульса роста объема производства. Первый из них был связан с обеспечением топливом локомотивного парка

железнодорожной магистрали. Второй – с топливным кризисом, поразившим уральскую металлургию, в продолжение почти 300 лет работавшую на древесном угле, выжигание которого ввиду глубокого истощения и возраставшей удаленности лесных угодий становилось все более дорогостоящим малоэффективным предприятием.

Железнодорожное соединение рудных запасов Урала с коксующимися углями Кузбасса представлялось для большинства отечественных специалистов оптимальным разрешением проблем топливного кризиса уральской металлургии и выгодным для развития экономики Сибири предприятием. Действительно, ориентированная на спасение уральской металлургии угледобыча в Кузбассе уже в первые годы эксплуатации Транссиба пошла в быстрый рост и открыла второе дыхание железоделательным заводам Урала. Однако на экономику Сибири, ее индустриальную базу это предприятие положительного эффекта не произвело. Наоборот, продукция промышленного Урала, возродившаяся на сибирском топливе, с возрастающей силой подавляла развитие сибирской металлургии.

Сибирская железная дорога расширила русло крестьянского переселенческого потока из европейской части страны. Резко возросли площади запашки, валовое производство зерновых культур и поголовье в животноводстве. Сельскохозяйственное производство по большинству видов конечной продукции, главным образом сырьевое, развивалось в условиях отстающего роста мощностей перерабатывающих отраслей и архаичных, преимущественно амбарных технологий хранения. Ввиду этих причин продукция сибирского сельскохозяйственного производства следовала на рынок массированным потоком в осенне-зимний период в год уборки урожая, невольно сбивая цены, и одновременно сама обесценивалась. В итоге и аграрное производство Сибири оказывалось во все большей зависимости от перекупщиков и оптовиков, владевших активами на рынке сельскохозяйственной продукции в европейской части страны и в сфере экспортных операций.

Железная дорога, пришедшая из европейской части страны, оказала далеко неоднозначное воздействие на экономическое развитие Сибири. С одной стороны, она создала условия для значительного ускорения динамизма, расширения масштабов хозяйственной деятельности. С другой – деформировала сложившиеся

эволюционные пропорции структур хозяйственного комплекса, подвинув его к опережающему росту ресурсно-добывающих отраслей, депрессивному существованию инфраструктурных обслуживающих отраслей, прежде всего лидирующих в техническом прогрессе: металлургии, металлообработки, машиностроения. Иначе говоря, усилила, углубила зависимость характера развития хозяйственного комплекса Сибири от индустриальных центров Европейской России, придала ему ярко выраженные черты ресурсно-сырьевой специализации.

Не оправдались, оказались несостоятельными наиболее смелые предположения о геопланетарном значении Транссиба, закладывавшиеся в технико-экономическое обоснование проекта его сооружения. Транссиб ни сразу, как это в замыслах представлялось, ни много десятилетий спустя так и не стал оживленной дорогой международных грузопассажирских сообщений между странами Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. Провозо-пропускные мощности Транссиба уже на стадии его проектирования были занижены, пожалуй, не меньше чем на порядок против реального и тем более перспективного грузопредъявления и пассажиропотока. С первых лет эксплуатации Транссиб работал в режиме предельных отметок грузонапряженности. Усилия, направлявшиеся на увеличение провозо-пропускных способностей, скорее догоняли, чем опережали рост объемов отечественного грузопредъявления. Возможностей для реализации намерений организации транзитного международного сообщения практически не существовало.

После 1917 года к этим изначальным дефектам проектных технико-эксплуатационных параметров Транссиба добавились пороки и издержки политико-экономического порядка. Страна превратилась в огромный остров в окружении враждебного мира. Идеология осадного положения бдительно и активно обороняющейся неприступной крепости пронизывала все социально-экономические структуры единственного в мире социалистического государства и, конечно же, исключала возможность «вражеского» грузопассажирского транзита, который мог способствовать только усилению империалистической блокады, стиснувшей страну военными базами. В итоге превращения страны в социально-экономический остров Транссиб, замышлявшийся как транспортная комму-

никация планетарного масштаба, превратился в заурядную «островную» линию.

В советский период истории, начиная с 30-х годов, экономика Сибири развивалась с крупным креном в сторону военно-промышленного комплекса. Теоретические посылки создания в Сибири глубокого стратегического тыла в случае войны на западе или на востоке были сформулированы и энергично муссировались в десятилетие между русско-японской и мировыми войнами. Правда до-революционные высшие государственные инстанции не принимали активного участия в дискуссии этого проекта ни на стороне оппонентов, ни в пользу пропагандистов, держались на почтительной дистанции от тех и других. Несмотря на поражение в войне с Японией, в высших органах власти и военных кругах господствовала уверенность в непобедимости российского оружия. Не допускалась мысль, что великая Россия сокрушится, распадется в военном столкновении с каким-либо противником.

Идеологи проекта создания в Сибири глубокого стратегического тыла разрабатывали его в порядке личной частной инициативы. Суть проекта сводилась к размещению в центральной широтной полосе Западной Сибири (к северу от параллели города Колпашево до села Мужы) крупного комплекса ультрасовременных металлургических, химических, машиностроительных, лесоперерабатывающих предприятий, преимущественно профилированных на военное производство. В мирное время металлургия и машиностроение ориентировались на выпуск горного оборудования. Химические предприятия должны были вырабатывать удобрения для сельского хозяйства, лесодобыча и лесопереработка – на экспортные операции. Район размещения промышленного комплекса рассекался предлагавшейся к постройке железнодорожной магистралью из Мурманска на западе и через Енисейск далее на восток. В качестве рудной базы черной металлургии рассматривались Васюганское и Ангаро-Питское месторождения. Топливная база опиралась на обширные и, по представлениям пропагандистов проекта, богатейшие лесные угодья Среднего и Нижнего Приобья, они же должны были служить главным сырьевым источником для лесохимии.

Первой очередью реализации грандиозного замысла предусматривалось крестьянское заселение и сельскохозяйственное освоение обширных территорий, на которых предлагалось размеще-

ние комплекса оборонных предприятий. Для крестьянствования, главным образом создания крупнейшего животноводческого района, как полагали инициаторы проекта, на этих территориях имелись во всех отношениях исключительно благодатные условия. Считалось, что через очень короткое время район размещения военно-промышленного комплекса превратится в главный ведущий ареал по производству мяса, масла, превосходящего вологодское, сыров, не уступающих алтайским, и т.д. Рабочих для постройки предприятий военно-промышленного комплекса и последующего на нем труда планировалось вербовать и завозить после сельскохозяйственного освоения территории до степени и масштабов достаточных для местной продовольственной базы. Для каждой семьи, по желанию и выбору, предусматривалось комфортабельное жилье в виде дома с усадьбой или в коммунальном строении со всеми удобствами.

Закрытый с севера непреодолимыми льдами морей Полярного бассейна, недостижимый для любого противника с запада, юга и востока военно-промышленный арсенал в центральной части Западной Сибири должен был оградить, охранить, спасти Россию от любой напасти, сколь бы ни была она грозной. Сколь бы ни казался это фантастический проект создания военного Эдема в краю безграничных таежно-болотных пространств умозрительным, иллюзорным, его феерический блеск впечатлял, завораживал, ослеплял даже отдельных специалистов, профессионалов не более дилетантов, самодельных авторитетов в любой сфере деятельности. А последние, поднявшиеся на гребне революционной волны, заполнили и возглавили структуры власти и управления первого в мире социалистического государства.

Неудивительно, что проект, от которого прежние государственные органы дистанцировались, в первые полтора десятилетия существования советской власти вышел на страницы партийно-правительственной печати, поднялся на уровень принципиального рассмотрения в высших хозяйственных и военных инстанциях. Благо в обстановке послереволюционной разрухи не оказалось в распоряжении новой власти достаточных средств и возможностей, но реализация проекта создания военно-промышленной базы в центре бескрайних таежно-болотных пространств Западно-Сибирской низменности так и не состоялась.

Однако генеральная основополагающая идея проектантов оказалась жизнеспособной. Страна-крепость, а таким ее геополитическое положение представлялось на длительную перспективу, естественно должна была иметь цитадель. Начиная с рубежа 20–30-х годов, главным образом под этим углом рассматривались все сколько-нибудь крупные проектные инициативы и начинания так называемого социалистического строительства в стране. Военная экспертиза стала одним из решающих факторов утверждения хозяйственных проектов для реализации или отказа им в праве на жизнь. Доминирующая роль оценки оборонного, военно-стратегического значения реконструкции действовавших и строительства новых промышленных, транспортных и иных хозяйственных объектов очень скоро привела экономическое развитие страны в колею милитаризации. Разрешение проблем подъема жизненного уровня народа осталось на обочине магистрального движения по пути всемерного укрепления и наращивания мощи военно-промышленного потенциала. Политика так называемой социалистической индустриализации народного хозяйства, подававшаяся пропагандой как объективно необходимая фаза создания материально-технической базы будущего роста народного благосостояния, в действительности являлась красочным бутафорским сооружением, камуфляжем, все более маскировавшим глубокую милитаризацию экономики. Чтобы убедиться в справедливости этого суждения, достаточно обратиться к данным официальной историографии динамики темпов и абсолютных объемов затрат на оборону и производство вооружений в годы первых пятилеток.

В сопоставлении с аналогичными показателями развития гражданского сектора экономики – это параметры монстра и пигмея. Известный афоризм «хочешь мира – готовься к войне» стал генеральным руководящим указанием политики географического размещения производства. Сдвиг эпицентра роста промышленного потенциала на восток, за Урал, в Сибирь обосновывался необходимостью комплексного и ускоренного развития производительных сил восточных районов, являвшихся в дореволюционное время далекой, богом забытой окраиной империи. Однако многие аспекты реализации этой программы показывали ее истинные цели, лежавшие в русле первоочередного решения задачи наращи-

вания военно-промышленного потенциала, создание в Сибири индустриальной базы стратегического тыла.

Принцип комплексности, предусматривающий наряду с созданием индустриальной основы экономики Сибири и адекватное развитие обслуживающих, инфраструктурных отраслей производства, в том числе нацеленных на удовлетворение возрастающих жизненных потребностей увеличивающегося населения территории, остался за бортом практического осуществления. Реальные усилия концентрировались на проектах и объектах, должных играть первостепенную роль в укреплении и наращивании оборонной мощи страны. Правда, до вторжения фашистской Германии удалось сделать очень немного из того, что намечалось. Пожалуй, главным итогом на этом поприще явилось весьма заметное приращивание мощностей угольно-металлургической базы в Кузбассе, основные составляющие каркаса которой сложились еще накануне и в годы Первой мировой войны. Другим важным результатом стало завершение пусковых работ на объектах Норильского горно-металлургического комбината. На Дальнем Востоке в столь же форсированном режиме завершилось формирование индустриального узла военно-промышленного комплекса в районе Комсомольска-на-Амуре. Неверно было бы недооценивать значение и для ближайшей, возникшей с войной, и для долговременной перспективы масштабов, развертывавшихся с 30-х годов по восходящей прямой общегеологических исследований и геологоразведочных работ в Сибири. Полученные в их итоге данные позволили в годы войны в мобилизационном порядке организовать добычу ряда компонентов, необходимых для производства эффективных вооружений.

Неизмеримо меньшие успехи сопутствовали намерениям комплексного развития производительных сил в Сибири. Военно-промышленная доминанта предопределяла комплексность лишь в тех пределах, в каких она требовалась для создания индустриальной базы стратегического тыла. Потенциал обслуживающих и инфраструктурных отраслей производства находился в депрессивном состоянии, мало отличавшемся от отметок его развития накануне Первой мировой войны. Подавляющая часть видов и массы товаров народного потребления, сельскохозяйственных машин и инвентаря, механизмов и оборудования для горной и металлургической промышленности, транспортной и строительной техники по-

прежнему ввозилась в Сибирь преимущественно из европейской части страны. Зависимость Сибири от традиционных индустриальных центров страны возрастала. Так называемые производственные связи Сибири складывались по формуле: из нее – сырье, полуфабрикаты, ей – готовая товарная продукция. Централизованный планово-распорядительный режим хозяйствования не давал местным органам решать вопросы адекватного масштабам ресурсодобывающих отраслей развития инфраструктурных производств.

Эвакуация промышленных предприятий в годы войны из европейской части страны довершила не в полной мере осуществленные за предшествующее десятилетие намерения создания в Сибири индустриальной базы глубокого стратегического тыла. Послевоенная реэвакуация промышленных предприятий осуществлялась по двум принципиальным схемам. Одни из них в составе наиболее ценной части производственного аппарата из ведущих специалистов возвращались по месту прежнего размещения и восстанавливали выпуск гражданской продукции. При этом производственные мощности оставшихся в Сибири предприятий, как правило, не позволяли изменить военного, оборонного профиля.

Другие из ввезенных предприятий оставались в Сибири навсегда и полностью, за исключением квалифицированных специалистов, большинству из которых разрешалось возвратиться по прежнему месту жительства. Основной продукцией этих предприятий оставалась прежняя – военная. Правда, на тех и других часть производственных мощностей была направлена на выпуск гражданских изделий, главным образом простейших товаров ширпотреба: кастрюль, чугунков, табуреток, игрушек, велосипедов, кроватей, тумбочек, сельхозинвентаря, спортивных снарядов, охотничьих боеприпасов и т.д. и т.п. В последующие годы эти производства освоили выпуск более сложных товаров народного потребления: стиральных машин, холодильников, телевизоров, радиоприемников. Но по-прежнему так называемый ширпотреб в общем объеме их производства составлял неосновную массу изделий и являлся ширмой «оборонки».

К созданной в годы первых пятилеток угольно-металлургической, ресурсно-сырьевой базе стратегического тыла после войны добавился индустриальный, машиностроительный комплекс. Последующая продолжавшаяся сорок лет «холодная» война пролон-

гировала этот процесс, и русло его неизменно расширялось, стало генеральным направлением развития хозяйственного комплекса Сибири. К середине 80-х годов от 80 до 90 процентов производственных мощностей Сибири употреблялось на наращивание потенциала вооружений.

Это был еще один виток приращивания российского могущества Сибирью, который при всем внешнем кажущемся несходстве в принципе не отличался от прежних исторических аналогов. Ни от так называемой великой соболиной охоты, опустошительной волной прокатившейся по северной тайге. Ни от проекта северо-восточного прохода в Индию, в существовании которого Сибири отводилась служебная роль территории, лежащей вблизи кратчайшей морской трассы в Юго-Восточную Азию. Ни от полувековой эпопеи золотодобычи, по объемам которой дореволюционная Россия неизменно входила в трио ведущих золотодобывающих держав мира, но Сибирь, кроме славы «золотого Эльдорадо» империи, практически ничего от этого не имела. Ни от Великого Сибирского железнодорожного пути, который изначально предназначался под реализацию стратегических военно-политических задач обеспечения российского влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе и оказал благотворное воздействие на развитие производительных сил Сибири лишь в той мере, в какой река, протекающая через бескрайнюю пустыню, оживляет только свои берега и острова.

Главное, что роднит эти наиболее крупномасштабные начинания и реалии развития экономического потенциала Сибири, заключается в их единообразном обосновании и столь же стереотипном практическом воплощении, поразительно неизменном все 400 лет прирастания российского могущества Сибирью. До сих пор невозможно серьезно возразить против справедливости резюме А. Герцена, который писал: «Сибирь имеет большую будущность – на нее смотрят только как на подвал, в котором много золота, много меху и другого добра, но который холоден, занесен снегом, беден средствами жизни, не изрезан дорогами, не населен... Мертвящее русское правительство, делающее все насилием, все палкой, не умеет сообщить тот жизненный толчок, который увлек бы Сибирь с американской быстротой вперед».

До сегодняшних дней Сибирь – ее территории, природные ресурсы и в целом потенциал развития производительных сил – рас-

сматривается и оценивается из центра страны с позиций ее геополитической значимости для европейской части страны, прежде Союза, теперь России. Об этом свидетельствуют тяжелые и медленные шаги в основном вынужденных уступок центра исходящему из Сибири движению к экономической самостоятельности и установлению стоимостного баланса в первую очередь топливно-энергетических и сырьевых ресурсов с товарной продукцией европейской части страны. Ведь и нефтегазовый комплекс, в продолжение четверти века питающий страну валютными доходами, Сибири ничего, кроме славы мировой нефтегазовой сокровищницы, не принес.

Сибирь только в советский период истории по меньшей мере трижды спасала страну от катастрофы. На рубеже 20–30-х годов реквизированный сибирский хлеб позволил советской власти не рухнуть от голода. В зиму 1941 года сибирские дивизии стали и легли насмерть под стенами Москвы. В 70-х годах, когда весь мир задышался в тисках топливно-энергетического кризиса, сибирские нефть и газ удержали страну и прежде всего советскую власть на грани катастрофы.

Теперь, когда очертания границ России приблизились к их абрису времен похода Ермака, не следует повторять ошибки и просчеты 400-летней истории освоения Сибири, хищнического присвоения ее природных богатств, ибо российскому могуществу, если даже выживет эфемерное Содружество Независимых Государств, нечем больше прирастать, кроме как Сибирью.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Геополитические факторы социально-политического развития Сибири // Сибирь: политика, экономика, управление. 1992. № 1. С. 25–38.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПРОМАХ

1. «НАЧАЛЬНИК ПАНИКИ» БЬЕТ ТРЕВОГУ

«Начальник паники» – так остряки из Наркомата обороны прозвали мужественного полярника руководителя Главсевморпути И.Д. Папанина за его настойчивые требования, умоляющие просьбы, устрашающие обещания обратиться «повыше», к самому товарищу Сталину, с жалобой на волокиту в разрешении неотложных вопросов обороны арктической транспортной коммуникации.

Начиная с весны 1940 г. И. Папанин с присущей ему неиссякаемой энергией, но безрезультатно пытался «выбить» из военных инстанций пушки и снаряды для береговой обороны наиболее важных пунктов Севера. Его констатации об абсолютной незащищенности Северного морского пути парировались указаниями на растущую мощь Северного морского флота и ключевое значение Мурманской военно-морской базы. Высокопоставленные чиновники полагались также на естественную защищенность советского сектора арктического бассейна исключительно тяжелыми условиями судоходства в ледовитых морях, якобы недоступных для плавания кораблей под любым флагом, кроме советского.

Сложилась парадоксальная, если не дурацкая ситуация. С одной стороны, пропаганда, уже несколько лет надрываясь, фанфарила, что ледовые моря покорены, создана торная морская коммуникация, Северный путь действует, проложена кратчайшая морская трасса из Европы в Тихоокеанский бассейн. Выдвигались проекты международного транзита по Северному морскому пути. Вызревал план осуществления совместного с германскими торговыми кораблями, под проводкой советских, рекламно-показательного плавания через моря арктического бассейна!

А с другой – отечественные военные стратеги были уверены, что в случае войны арктическое побережье и обширные островные территории будут надежно защищены непроходимыми полярными льдами.

Национальный герой полярных одиссей И. Папанин, требуя у военных пушки, считал, что находившуюся под его началом «торную морскую дорогу» не обойдут вниманием и зарубежные военноморские стратеги.

Германское военноморское командование проявляло явно нездоровый интерес к трассе Северного морского пути. Немецкие военные корабли, замаскированные под блуждающие во льдах торговые суда, и одинарные «торгаши», укомплектованные военными экипажами, все чаще и дальше «случайно, против воли, в результате объективных условий ледовой обстановки» проникали в арктические территориальные воды Союза.

Однако демарши И. Папанина, вплоть до начала войны с Германией, не имели успеха. В кругах военноморских авторитетов сложилось мнение, что Папанин сильно преувеличивает ничтожную вероятность, практически нулевую возможность развертывания в Арктике активных боевых действий со стороны кого-либо из потенциальных противников. Его инициативы квалифицировались стремлением, навязчивой идеей И. Папанина «обзавестись» собственными военноморскими силами. А позиция военных полностью сходилась с известной пословицей: «Пока гром не грянет, мужик не перекрестится». Лишь по истечении двух месяцев явно не победоносного для нас начала войны пришло осознание, что «начальник паники» был прав. Поздней осенью 1941-го, под самый конец арктической навигации, И. Папанину удалось «выбить» и забросить на о-ва Диксон и Колгуев около дюжины артиллерийских стволов. И они пришлись очень кстати в августе следующего года.

Немецкий крейсер «Адмирал Шпеер», пытавшийся в августе 1942 г. высадить десант для захвата радиотехнических и метеорологических станций на о. Диксон, совершенно неожиданно для него был встречен артиллерийским огнем и ретировался.

2. КОВАРНЫЙ ЗАМЫСЕЛ

Уверенно можно говорить: знай наше североморское «адмиралтейство» об инициативе, направленной Гитлеру начальником управления военной экономики Верховного Главнокомандования Германии генерал-майором Г. Томасом, не пришлось бы И.Д. Папанину ходить почти два года с ярлыком «начальник паники».

Предлагавшаяся немецким генералом идея боевой операции была проста, а в случае ее реализации последствия для России могли, по расчетам автора, оказаться роковыми. Г. Томас обосновывал необходимость одновременно с широким наступлением по всему Восточному фронту нанесения поражающего удара по глубокому стратегическому тылу России.

Удара по таким средоточиям военно-экономического потенциала, захват которых мог бы парализовать военное и гражданское производство, основную транспортную артерию России, деморализовать противника, смять волю к сопротивлению, лишить надежды и ничтожных шансов избежать сокрушительного поражения, привести к неизбежности полной и безоговорочной капитуляции. Вторым, но от того не менее важным итогом успеха операции должно было стать немедленное вступление Японии в войну с Россией.

Требованиям наибольшей уязвимости и одновременно критической значимости для жизнеспособности глубокого стратегического тыла России, по оценке Томаса, наилучшим образом отвечали три сибирских города: Омск, Новосибирск, Красноярск. Эффект от их захвата германской армией представлялся сокрушающим для России и грозной прелюдией разгрома противника на Западном фронте.

Оккупировать сибирские города, как полагал генерал, было вполне возможно скрытно подготовленной десантной операцией. Воздушный десант, ввиду недоступности сибирских городов для транспортной авиации, исключался.

Для осуществления плана Томас предлагал использовать живую силу, транспортные средства и вооружения, сосредоточенные на Нормандском побережье Франции по плану операции Зее-Леве (Морской Лев), подготовленные к формированию Ла-Манша, к прыжку на Британские острова.

Морским транспортом с десантом на борту предстояло, маскируясь под торговые суда, далеко обойти Британские острова и радиусы английской воздушной разведки. Обогнуть Скандинавию, незамеченными миновать единственную на их пути советскую военно-морскую базу в Мурманске. Воспользовавшись благоприятной ледовой обстановкой, а она в конце июля – начале августа обычно улучшается, пройти в Карском море. Совершив этот трой-

ной прыжок, треть десанта (20 тыс.) следовала к устью Енисея, остальные (40 тыс.) к устью Оби. Отсюда на доставленных плавсредствах и захваченных на месте десант в стремительном темпе, за 10 суток, продвигался по реке к конечным пунктам операции. По Енисею – до Красноярска. По Оби – до Новосибирска. По Иртышу – до Омска. Брал их врасплох, без особых усилий. Перерезал единственную на пространствах Сибири транспортную коммуникацию – Транссиб в трех узловых пунктах пересечения с реками и парализовал перевозки. Операцию планировалось, начиная с высадки десанта в устьях сибирских рек, осуществить синхронно с общим наступлением по всему Восточному фронту.

Генерал делал ставку на эффект неожиданности, растерянности, неподготовленности, паники. Поразительное совпадение с прозвищем, которым советские начальники наградили в это же время И.Д. Папанина.

Гарантии успеха операции представлялись ее автору более чем блестящими. Действительно, если о реалиях оперного пространства, на котором планировалось осуществить десантную операцию, судить умозрительно, по карте, то за вероятность ее успеха было многое. На маршруте следования морских транспортов от берегов Франции до Карских ворот, пожалуй, самой большой опасностью являлось их обнаружение английскими морскими или воздушными патрулями.

Обнаружить их могли также скандинавы, но активно воздействовать на течение операции летом 1941 г. они были не в состоянии. Финляндия и Норвегия фактически находились на стороне Германии, и шведский нейтралитет являлся хорошей миной при плохой игре.

Советские военно-морские силы до последней минуты мирного времени с пунктуальностью, граничащей с идиотизмом, соблюдали пакт о ненападении. При встрече с германскими военными кораблями и «торгашами» обязаны были руководствоваться директивой, предписывающей избегать любых действий, которые могли быть использованы немецкой стороной как враждебные, провоцирующие вооруженное столкновение. Действовавшая директива указывала на необходимость оказания помощи немецким силам, если они таковую запросят в трудных условиях ледовой обстановки. Таким образом, даже разумеется нежелательная, но все же не

исключавшаяся встреча с советскими военными кораблями автору десантной операции не казалась слишком опасной. В случае такой встречи советские корабли обязаны были делать немецким книксен-реверанс, демонстрирующий братское уважение и сердечное дружелюбие.

Следующий участок пути – через Карское море до устьев Оби и Енисея –представлялся менее предсказуемым. Ледовая обстановка в Карском море, большую часть времени года трудно или вовсе непреодолимого для регулярного судоходства, меньше других факторов поддавалась прогнозированию. Здесь, как говорится, приходилось уповать на Бога. На его проведение Томас прежде всего и полагался. Да еще, пожалуй, на грандиозную помпу советской пропаганды, трубившей несколько лет на весь мир, что героическими усилиями советского народа, водимого партией большевиков, Северный морской путь обращен в торную морскую дорогу.

Бог или дьявол был на стороне немцев, но в лето 1941-го и следующего 1942 г. ледовая обстановка в Карском море была далеко не самая сложная. Так что немецкий караван с десантом имел неплохой шанс благополучно преодолеть карский участок к устьям Оби и Енисея.

Главное, на что ставил инициатор десантной операции, – полная абсолютная незащищенность полярного побережья арктических островов к востоку от Мурманской военно-морской базы. И в этом своем предположении Г. Томас был близок к истине. Генерал уверенно рассчитывал, что если транспортам с десантом повезет с ледовой обстановкой в Карском море, то ничто другое не может сорвать успех операции. Опасности уничтожения или сколько-нибудь существенных потерь на карском участке маршрута не существовало.

Столь же низко оценивалась способность противостоять стремительному движению десанта вверх по сибирским рекам: до Новосибирска, Омска и Красноярска. Пограничной охраны арктического побережья Сибири не существовало. Армейские гарнизоны в населенных пунктах на маршрутах следования десанта отсутствовали.

Весь север Сибири находился во власти НКВД. Его спецкомендатуры обеспечивали режим в прибрежных населенных пунктах, подавляющую часть жителей которых составляли категории граж-

дан, справедливо или без вины наказанных советской властью и потому навряд ли испытывающих к ней чувства преданности. Пожалуй, еще меньшей лояльностью отличались бесчисленные обитатели многочисленных северных исправительных лагерей: Норильского комбината, трудовой коллектив, которого, за исключением ведущих специалистов, почти полностью состоял из заключенных, таежных леспромхозов, лесных бирж и лесоперевалок Салехарда, Игарки, Енисейска, где заключенные и лица с криминальным прошлым составляли подавляющую массу работающих. Конвойно-охранные части НКВД, стерегшие своих непредсказуемых подопечных от побегов в человеческую жизнь и «перековы-вавшие» в сознательно-безропотных созидателей, по мнению генерала, серьезной опасности для десанта не представляли. Специфика дислокации и функционального назначения определяла их невысокую работоспособность. Воинство, натасканное против безоружных людей и на облавную охоту на беглецов, действительно вряд ли могло стать серьезным препятствием на пути десантных частей.

Сеть лагерей вокруг крупных сибирских городов, и в том числе конечных пунктов назначения десанта: Красноярска, Новосибирска, Омска, – замыкалась в плотный, почти сплошной пояс лагерных зон. Многотысячные массы их обитателей могли стать благодатным материалом для формирования контингентов, способствующих успеху и усиливающих эффект десантной операции.

Таким образом, если сложить все реалии обстановки в районе воплощения стратегической инициативы генерала Томаса, то приходится признать, что его идея не была лишена смысла. Вероятность успеха существовала по меньшей мере вплоть до момента высадки десанта на берега сибирских рек. Однако совершенно невозможно согласиться с категоричностью генерала, утверждавшего, что десантная операция в Сибири безусловно обречена на успех.

3. ПАРАД ВЕРМАХТА В НОВОСИБИРСКЕ НЕ СОСТОЯЛСЯ

Между тем роковые препятствия возникали сразу же, как только немецкие десантные подразделения, воспользовавшись эффектом неожиданности, паники, не встречая сколько-нибудь организованного сопротивления, без потерь оккупировали бы Салехард,

Дудинку, Игарку. Этой же фазой развития операции предусматривался захват местных плавсредств, необходимых для последующего стремительного броска к конечным целям десанта. Морские порты, на которых прибыл десант, из-за большой осадки и мелководных речных фарватеров для рейда вверх по рекам не годились.

Однако ставка на захват местных плав. средств, достаточных, чтобы поднять 40-тысячный десантный корпус в устье Оби и 20-тысячный в устье Енисея, была абсолютно несостоятельной. Об интенсивности судоходства на сибирских реках немецкий генерал, вероятно, судил западноевропейскими стереотипами. Но Обь не Темза, Иртыш не Рейн, а Енисей не Дунай, как по степени интенсивности движения, так и техническому уровню флота. Даже сейчас. А в предвоенные годы основу флота в бассейнах Оби, Иртыша и Енисея составляли тихоходные, преимущественно колесные пароходы постройки конца XIX – начала XX в. Количество самоходных судов и барж было таково, что даже теоретически они не могли одновременно оказаться на рейдах и у причалов портопунктов Салехарда, Дудинки, Игарки, числом и тоннажем достаточным для транспортировки десанта вверх по течению. Иначе говоря, десант в прямом смысле садился на мель. Можно было, конечно, отправиться в дальнейший путь на собственных плавсредствах: десантных и спасательных мотоботах, шлюпках, ялах и т.п. А также собрать флотилию местных рыбопромысловых баркасов, лодок и еще чего-то, что, как говорится, не тонет... Но впереди десанту предстоял нештурмовой бросок с корабля на недалекий берег для захвата плацдарма, а по меньшей мере 2-тысячекилометровый маршрут не по западноевропейским рекам, утратившим облик естественного потока, а сибирским, несущим свои воды через бесчисленные протоки стихийно, с первозданной непредсказуемостью.

Эта гребная регата, конечно же, не имела и мизерного шанса добраться до финишных пунктов назначения десанта.

Даже если предположить, что десантников на всем их пути до Новосибирска, Омска, Красноярска, как говорится, никто и пальцем не тронул, гребли бы себе да гребли... И тогда нетрудно определить, что где-то в районе Ханты-Мансийска на Иртыше, Колпашева на Оби и первых снизу по течению порогов на Енисее эта гребная регата встретила бы с ледоставом, морозами и другими «прелестями» сибирской зимы.

Предположим другую ситуацию, столь же совершенно невероятную, но в реальность которой генерал Томас верил.

Представим, что в акваториях Салехарда, Дудинки, Игарки к моменту подхода транспортов с десантом оказалось достаточное количество вполне надежных плавсредств: буксирных пароходов, катеров, барж, лихтеров и т.п. Десантники, как на морском вокзале, перешли с одного борта на другой. И флотилия в максимально быстром круглосуточном режиме двинулась вперед навстречу успеху. Но и в этом более чем фантастическом варианте стремительного броска к цели не получалось. Без бункеровки топливом невозможно было пройти и половину маршрута, Без освещения знаков судовой обстановки, огни которой в те времена каждый вечер зажигали и утром гасили бакенщики, ночного движения не выходило. Не надо было иметь большого ума, чтобы догадаться обрубить якоря бакенов и буев, срубить, сжечь створы и другие знаки береговой судовой обстановки. И тогда, даже имея лоцманские карты, и в светлое время суток скорого или более стремительного движения десантных караванов не предвиделось. Иначе говоря, и в этом ирреальном варианте обеспечения десанта специально подготовленными местными плавсредствами поход вверх по рекам заканчивался неизбежной катастрофой стратегического замысла.

За полтора-два месяца, которые десантный караван вынужден был находиться в пути, безусловно, нашлись бы эффективные средства для излечения паники, выхода из ступора неожиданности, растерянности, организации мобильных контрдействий, направленных на ликвидацию или блокирование угрозы захвата городов Транссибе.

Немецкая гребная регата на сибирских реках не состоялась. Инициатива генерала Томаса, несмотря на ее подкупающую соблазнительную привлекательность и катастрофическую значимость для советского стратегического тыла, составной частью, как настаивал автор, в план «Барбаросса» не вошла. Разработчики блицкрига, уверенные в неминуемом разгроме большевистской России до наступления распутицы и заморозков, не вняли замыслу десантной операции в Сибирь.

Историю этой несостоявшейся десантной операции вряд ли стоило бы извлекать из архивной памяти, если бы неосуществленный замысел немецкого генерала не имел весьма неожиданных

последствий в практике послевоенного экономического развития страны.

Генерал Томас, как и большинство высших офицеров, попал в плен к американцам, И, как многие из них, оказался на допросах очень разговорчивым. И, как все они, будто сговорившись, в анализе причин поражения в войне был неоригинальным. Главная тяжесть вины за проигранные сражения и катастрофу рейха валилась на бездарного Гитлера. А еще они проиграли войну потому, что на стороне русских воевали генерал-грязь и генерал-мороз. Но у каждого пленника имелаась и собственная версия анализа конкретных ошибок главнокомандования, которые, не будь они допущены, позволили бы избежать катастрофы.

Для генерала Томаса такой навязчивой идеей стала не утвержденная фюрером инициатива стратегической десантной операции на сибирские транспортно-промышленные центры: Новосибирск, Омск и Красноярск. Свои соображения на этот счет он обстоятельно изложил на допросах специалистам управления стратегических служб...

Можно только догадываться, какими неведомыми путями стенограммы допросов немецких генералов достигли глаз и ушей «вездесущей» Москвы. Но имеются основания определенно сказать, что ни один из сюжетов планирования германским командованием минувшей войны не вызвал у советского руководства столь острой реакции и даже явных признаков паники, переполоха, как предлагавшийся Томасом замысел крупномасштабной десантной операции в глубоком стратегическом тылу.

Запоздалым, но радикальным ответом на неосуществленные намерения врага в закончившейся больше года назад войне стало решение советского руководства о строительстве крупной военноморской базы в Обской губе в районе м. Каменного. Новая военноморская база предназначалась для обеспечения эффективной обороны всего арктического побережья к востоку от нее.

4. «ЕГИПЕТСКИЕ ПИРАМИДЫ» У ПОЛЯРНОГО КРУГА

В январе-феврале 1947 г. в суперфорсированном темпе были проведены изыскания под строительство объектов базы и железнодорожной линии к ней от конечного пункта Печорской железной

дороги. Изыскания показали на нерациональность размещения базы в мелководной Обской губе.

Прежнее задание было изменено. Военно-морскую базу решили строить в Енисейском заливе и проложить к ней же железнодорожную магистраль из района Воркуты через Салехард на Игарку с ответвлением к объектам базы. Сооружение Полярной магистрали, как вспоминал один из авторов ее проекта и участников строительства, «велось бешеными темпами». Долгим полярным днем и нескончаемой арктической ночью свыше 100 тыс. мужчин и женщин под неусыпной охраной солдат и собак, летом в мареве кровососущего гнуса, зимой в пронизывающую до костей пургу, превращали воображаемую линию Полярного круга в полуторатысячakilометровую Полярную железнодорожную магистраль. К лету 1953 г. на всем ее протяжении было отсыпано земляное полотно, ряд участков работал в режиме рабочей эксплуатации.

Ответ на коварные замыслы захвата Советской Арктики не далее чем через два года мог быть готов. Но железнодорожная эпопея на арктических пространствах Сибири не завершилась торжественным рапортом о новом трудовом подвиге. Незаконченную Полярную магистраль летом 1953 г. частично законсервировали. Но затем, убедившись, что полная консервация обойдется дороже, чем завершение строительства, оставили без перспективы хозяйственного использования. Произведенные затраты около 1 млрд руб. списали в бросовые.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Стратегический промах // Советская Сибирь. 1993. № 11–12.

ТЕНЬ ЛЕВИАФАНА

Одна из самых сложных проблем, вставших перед российскими реформаторами, – о взаимоотношениях центра и территорий. В статье Юрия Булычева «Великороссийские императивы», опубликованной в девятом номере нашего журнала, речь шла о традициях российской государственности. Признавая необходимость сильного местного самоуправления, автор в то же время отстаивал принцип «единодержавия», полагая его «несущей конструкцией» прошлого, настоящего и будущего России. Этот тезис Юрия Булычева оспаривает академик Академии социальных наук Российской Федерации Владимир Александрович Ламин. По его мнению, успех реформ в России невозможен без «полифонизации», признания за территориями самых широких прав и полномочий. Подлинный федерализм это не только не исключает, но и прежде всего предполагает...

Пожалуй, ни в одной стране, кроме России, центральная государственная власть не охраняла столь ревностно и не блюла так долго всеобъемлемость и неделимость своих прерогатив. Нигде больше уровень регламентации социально-экономического развития провинции из единого центра не достигал таких «высот», как у нас, а региональная элита не демонстрировала столь унижительно-го подобострастия, лакейского рвения, безропотной готовности расшибиться в доску, но исполнить любую высочайшую волю и директиву «свыше».

В западноевропейских странах так называемая вертикаль власти выстраивалась из конструкций, чертежи и скрепы которых создавались на основе поиска рационального взаимосочетания региональных и общегосударственных, национальных интересов. После долгого противостояния, отягченного вооруженными столкновениями за утверждение приоритетов, наступило прозрение, что установление вертикали власти вполне возможно без подавления инициативы и разрушения экономических и социальных механизмов регионального развития. Одновременно и на местах поняли: благоразумнее поступиться некоторыми преимущественно варварскими вольностями, чтобы избежать лобового столкновения с объективным процессом национальной консолидации, роль локо-

мотива и катализатора в котором принадлежала политикам, социальным группам и слоям населения, выступавшим под флагом установления сильной центральной власти.

Западноевропейские государства прошли многовековой, тяжелый и жертвенный путь к компромиссу между центром и регионами, к равновесному соотношению центростремительных и центробежных векторов социально-экономического прогресса. Их естественноисторический опыт, максимально избавленный от пороков и издержек стихийного развития, дополненный недостающими деталями и специфическими новациями, был синтезирован и в целом успешно реализован в американской модели построения структур центральной власти, органов регионального самоуправления и механизмов их взаимодействия с центром.

Североамериканская британская колония, если за точку отсчета брать войну за независимость США, преодолела дистанцию до рубежа консолидации государственных, общенациональных и региональных интересов и солидарной ответственности за их оптимальное разрешение во много крат быстрее, чем ее бывшая метрополия, – менее чем за сто лет. Гражданская война 1861–1864 годов явилась завершающим актом построения пирамиды власти, сложенной из равных граней. Каждая из более чем сорока граней (по числу штатов) этой пирамиды восходит к вершине власти, но в случае пренебрежения конституцией или иными неколебимыми условиями общественного договора обращается для высшей государственной иерархии и всех ее ступеней от низа до верха в крутую наклонную неотвратимого падения.

В сравнении со стихийно развивавшейся западноевропейской системой соподчинения, согласования и взаимосочетания общенациональных и региональных интересов и построенной на обобщении ее позитивного опыта американской модификацией российская конструкция пространственной иерархии власти, утвердившись более пятисот лет назад, остается неизменной до настоящего времени. Всеобъемлемость, вседозволенность, бесконтрольность, неподотчетность, непогрешимость, безответственность, истинность в последней инстанции – непреходящие черты отечественных структур центральной власти. Беспрекословное подчинение любой ее воле, ревностное и ретивое исполнение исходящих свыше директив и решений – неизбывные свойства власти в регионах.

От начала династии Рюриковичей и до конца дома Романовых высочайшие иерархи самым серьезным образом верили в божественное происхождение ниспосланной им абсолютной единоличной власти. В последующую эпоху первые фигуранты «диктатуры пролетариата» столь же убежденно считали, что только они являются единственными истинными выразителями гласа народа. Никаких принципиальных и практических изменений в идеологии, построении и реализации власти не произошло и в процессе сегодняшних так называемых демократических преобразований. Нынешние высшие столичные столпы, как и их предшественники, не сомневаются, что только на них ниспослана харизма единственно верного курса к передовым рубежам социально-экономического прогресса. Амбициозность, исключительность, непогрешимость по-прежнему остаются главными факторами, определяющими диспозицию структур центральной власти и субординацию региональной руководящей элиты,

В отечественной истории несколько раз возникали ситуации, в которых всеобъемлющая власть столичного центра находилась на грани между жизнью и смертью.

Так, в конце XVI – начале XVII века в результате вырождения и гибели династии Рюриковичей российская провинция, несмотря на тяготы «смуты», вполне обходилась без указующего перста московского двора, и Россия не распалась от того, что столичная дворня погрязла в борьбе за вершину власти. Более того, главные претенденты на царский трон Борис Годунов, Василий Шуйский и Лжедмитрий II в своих прожектах будущего государственного респекта состязались в выражениях готовности к партнерству с провинциальной правящей элитой.

Еще одна вероятность принципиальных преобразований системы власти открылась два с лишним столетия спустя. В конституционных проектах, составленных декабристами, содержались положения, реализация которых предполагала включение в процесс формирования и деятельности властных структур довольно широкого спектра общественных сил. В том числе местного, провинциального происхождения. Впервые в отечественной истории были поставлены под сомнение правомерность и нерушимость монархического централизма. Однако извлеченные из «лавки древностей» и идеализированные общинно-вечевые реликты простран-

ственного построения власти и заимствованные из западноевропейского и американского опыта идеи конституционной монархии и федерализма оказались, мягко говоря, неактуальными для российского общества.

Следующие десятилетия существования отечественной общественно-государственной системы прошли в драматических, подчас трагических исканиях взаимоприемлемой линии разграничения властных прерогатив между самодержцем и обществом. Крестьянская и судебная реформы, замыслы разработки конституции, эксперименты с земским самоуправлением, дозволение выборных органов и подобия парламента, изготавлявшиеся в оправе мудрой непогрешимости и нерушимого могущества высочайшего соизволения, свидетельствовали о постепенной утрате былого всевластия помазанников Бога на русской земле. Старушка монархия явно не поспевала за динамикой технико-экономического прогресса и масштабами роста хозяйственного потенциала страны. Ресурсы эволюции абсолютной монархии, ее адаптационных и ассимилирующих, интеграционных возможностей истощались с неудержимым ускорением.

Энергия центробежных тенденций, устремлений к экономической свободе и самостоятельности генерировалась разностью потенциалов технико-экономического развития столичных районов страны и провинции. Провинция желала жить не хуже, чем петербуржцы или москвичи, однако об уравнивании в благополучии не могло быть и речи без уравнивания в правах и возможностях.

В первое десятилетие XX века русская монархия оказалась перед неотвратимой необходимостью точного, верного опознания и разумного выбора наименьшего из двух зол. Ей оставалось либо и впредь следовать традициям средневековой деспотии и всеми средствами хранить в неприкосновенности повелевающий режим всеобъемлющей централизации, неделимой, неограниченной личной власти, либо сознательно пойти на вынужденное самоограничение.

Последнему из династии Романовых, очевидно, не достало соизмеримой с историческим масштабом этого выбора моральной, интеллектуальной и политической культуры. Ограниченные натуры, оказавшись у власти, всегда стремятся к неограниченным полномочиям и сохранению их за собой на всю оставшуюся жизнь.

Гипертрофированное властолюбие – неотъемлемое свойство ограниченных людей – заслоняет их и без того неширокий кругозор и, увы, неизбежно приводит к жестокой развязке. В России это правило сработало без исключения. Царствующая особа не пожелала пойти на уравнивание своей власти с общественными силами и в итоге жестоко поплатилась за это.

Одним из значительных явлений в стихийно возникавших в недрах российского общества подвижках к децентрализации власти было сибирское областничество. Его идеологи, начиная со второй половины XIX века, культивировали замыслы реализации принципов экономического федерализма под политическим флагом унитарного государства. Они вполне резонно полагали, что наделение Сибири правом самостоятельного решения проблем регионального экономического развития не угрожает политическому и государственному единству империи. Согласно их представлениям, местное самоуправление являлось совершенно обязательным, абсолютно необходимым условием роста могущества государства и благополучия общества.

Среди русских самодержцев, столичных царедворцев и вельмож, как известно, не было марксистов и материалистов, но их ответная реакция на идеи региональной экономической самостоятельности ничем не отличалась от позиции основоположников так называемого демократического централизма. Обвинения в местничестве, автаркии, сепаратизме, покушениях на целостность и неделимость великой империи, подозрения в изощренных замыслах выхода Сибири из состава России обрушились на областников уничтожающей лавиной. Подноготная яростного неприятия идей регионализма была между тем достаточно прозаична и даже тривиальна. В случае их реализации возможности прирастания могущества финансово-промышленных группировок подстоличной России, естественно, заметно убавлялись. И потому западнороссийский, в первую очередь столичный кредитный, торговый, посреднический капитал, паразитировавший на нуждах и многотрудных проблемах сибирского предпринимателя, разразился эмоциональным «патриотическим» протестом против инициатив экономического федерализма.

В годы гражданской войны сибирское областничество, квинтэссенцию которого составляли идеи регионального экономиче-

ского самоуправления в рамках безусловного государственно-политического единства России, трансформировалось в сугубо политическое течение. Поверх тезиса об экономическом федерализме на знамени сибирских областников последнего призыва был начертан лозунг «За отделение Сибири от России».

Политическая форма и окраска первоходной концепции экономического федерализма, пожалуй, более всего определялась надеждой на то, что хотя бы в Сибири удастся отстоять, защитить и сохранить конструкции общественно-экономической системы, рухнувшей в результате революционного взрыва в Европейской России. Однако верховный правитель Сибири адмирал А.В. Колчак и большевистские вожди революционной России, несмотря на смертельную схватку между собой, были едины в категорическом неприятии политического мутанта сибирского областничества. И Колчак, и большевики проблему областничества разрешили одним и тем же испытанным методом – уничтожением его идеологов и проповедников по принципу: есть человек – есть проблемы, нет человека – нет проблем.

Однако уничтожение выросшего на почве классовой войны политического «чертополоха» сибирского областничества не устранило условий для новых всходов инициатив о приоритетах регионального экономического развития. Одним из наиболее высокоэнергичных генераторов их вновь стала Сибирь. Новые идеологи региональных приоритетов не были преемниками и последователями сибирского областничества. По своим политическим убеждениям они являлись антиподами, полной противоположностью областников. Их преданность делу революции, верность ее вождям, готовность выполнять любое задание коммунистической партии и советского правительства не подлежали сомнению. Это были преимущественно герои, полководцы и политические комиссары гражданской войны, по окончании ее получившие назначение на руководящие посты в различного масштаба и ранга административно-хозяйственных структурах Сибири и Дальнего Востока. Оказавшись в новом, совершенно неизвестном для них амплуа хозяйственных деятелей, они обнаружили, что зычный голос, повоенному решительный натиск, личная отвага и другие командирские достоинства не обеспечивают успеха на поприще мирной жизни, а широкие административные полномочия не компенсиру-

ют отсутствия опыта и профессионализма. Самородные полководческие таланты выходцев из среды профессиональных революционеров, младших офицеров и нижних чинов царской армии, недоучившихся студентов, экстерн-интеллигентов и рядовой рабочей-крестьянской массы оказались несоизмеримыми со сложными и разнообразными задачами хозяйственного строительства.

И тогда, как и в недавно закончившейся гражданской войне, на помощь абсолютно надежным, проверенным в боях за советскую власть, но более чем скромно подготовленным к хозяйственной работе руководителям были приглашены, мобилизованы и пришли вынужденно-добровольно профессионалы, спецы, практики. Небезупречные в плане политической благонадежности и лояльности к советской власти, но других не имелось, и выбирать, как говорится, не приходилось. Естественно, что, кроме непосредственного участия в разрешении конкретных и актуальных производственных вопросов, они принесли с собой объемный пакет замыслов перспективного развития экономики Сибири. Наиболее крупные проекты тех лет, такие, например, как Урало-Кузбасский, Ангаро-Енисейский гидроэнергетические комплексы, Северный морской путь, БАМ, золото Колымы, алмазодобыча, нефть и газ Сибири, «зеленый мост» в Среднюю Азию, Турксиб, уже давно широко известны.

Сплав широких административных полномочий руководителей сибирских регионов с творческим потенциалом специалистов кристаллизовался в структуру, которая проявляла все большую твердость в защите своих идей и позиций на уровне директивных государственных органов. Центральные планово-распорядительные инстанции подвергались постоянно возрастающему нажиму со стороны регионального руководства. В период 1923–1927 годов в практике централизованного государственного планирования присутствовала достаточно четко выраженная тенденция формирования годовых хозяйственных планов на основе систематизации разработок, выполненных на местах. Функции столичного аппарата Госплана сводились главным образом к обозначению неотложных общегосударственных задач, нацеленных на скорейший выход из хозяйственной разрухи. Поиск форм, методов и в значительной мере средств для их реального конкретного разрешения возлагался на региональное руководство. Этот своеобразный либе-

рализм центральной власти объяснялся глубоким дефицитом находившихся в ее распоряжении ресурсов. Их концентрация и централизация в руках столичной бюрократии исключались объективными условиями общим и повсеместным истощением хозяйственного потенциала страны, лежавшей в послевоенных руинах.

Арсенал основных форм и методов обеспечения высокого реноме центральной власти состоял из мер партийно-политического, дисциплинарного и репрессивного воздействия на нижестоящие ранги государственных структур и их руководителей. Важным компонентом, прочно цементирующим новую иерархию власти, являлась постоянно выверяемая на беззаветность, преданность делу партии и ее мудрым вождям и выдающимся деятелям. У столичных «хозяев» страны отсутствовали материально-технические средства, манипулируя которыми можно было бы укреплять и повышать авторитет и значимость своих руководящих функций. Поэтому регионы были «отпущены», как говорится, на подножный корм, в режим самовывживания и саморазвития. В результате территории все очевиднее дрейфовали в направлении экономической самостоятельности, экономического самоуправления и невольно становились стихийными составляющими явочного формирования механизмов экономического федерализма, теоретический прототип которого был смоделирован сибирскими областниками.

Тенденции к региональному экономическому самоуправлению нарастали с энергией, способной со временем перевернуть, опрокинуть унаследованную от прежнего режима и дополненную директивным общегосударственным планированием максимально централизованную систему управления экономическим развитием. Вероятность и реальность этой опасности усугублялись тем, что в высших эшелонах политической власти, среди недавних «не разольешь водой» боевых соратников, сразу же после смерти В.И. Ленина неожиданно открылись глубокие расхождения во взглядах на перспективу социалистического строительства. Прежде алмазно твердая дисциплина идеологического единомыслия, скреплявшего новоявленную государственную элиту и определявшего субординацию сверху донизу по принципу беспрекословного подчинения директивам центра, стала обнаруживать явные признаки пластичности.

Дворцовая борьба за неограниченную единоличную власть в центре, протекавшая вплоть до конца двадцатых годов с неясным

конечным исходом, и тенденции к экономическому самоуправлению, нараставшие в провинции, могли обернуться очень серьезными деструктивными последствиями для режима так называемого демократического централизма. Тот или иной итог схватки недавних боевых соратников за вакантное звание великого вождя и дорого учителя был, пожалуй, не самым опасным для партии.

Претенденты были, как говорится, одного поля ягоды... Задатки и достоинства, уровень образования, общей и политической культуры, отсутствие какой-либо специальной подготовки, за исключением опыта профессиональной революционной деятельности, тюремного и каторжного стажа, у них были примерно одинаковы. Соперники безусловно стоили друг друга. Очевидно, кто бы из них ни взобрался на вершину партийно-государственной пирамиды, последующие события в общественно-историческом процессе России наверняка мало чем отличались бы от реально состоявшихся. И вовсе не исключено, что режим мог повести себя еще более жестоко, круто и бесчеловечно. Беспросветного фанатизма и неколебимой веры в свое личное великое историческое предназначение у «вождей» хватало с избытком.

В конечном счете сильнейшим из мудрых, первым из равных оказался И.В. Сталин. В начале тридцатых годов в результате «блистательного» исполнения первого пятилетнего плана уже не находилось смельчаков, способных вступить с ним в открытую схватку на политическом ковре. Откровенные соперники были повержены, интриговавшие по-темному затаились. Другая часть претендентов на первую роль хотя и не вполне, но все же удовлетворилась положением партийных вельмож и государственных сановников. Несбывшиеся грезы и нереализованные амбиции потерпевших поражение обернулись, как это обычно происходит с властолюбивыми неудачниками, ретивым исполнением воли победителя. Верной и преданной службой они надеялись хоть как-то заслужить прощение, остудить кипение проигранного ими соперничества за высшую власть. Однако, как оказалось, ничто не было забыто и никто не был забыт...

Во время жестокой схватки за власть в центре проблемы возвышения роли региональной элиты, тенденция регионов к экономическому самоуправлению рассматривались в полфаса. Главный критерий, предъявлявшийся к региональной партийно-советской

бюрократии, сводился к тесту на преданность. Когда же лидер определился, наступили сумерки для региональных вольностей.

К концу двадцатых годов стало все контрастнее обозначаться намерение центра затормозить, остановить, пресечь нарастание и расширение тенденций к экономическому саморазвитию и самоуправлению территорий. Восстановительный процесс в хозяйстве страны, главная тяжесть которого была поднята на местах, в основном завершился. Результаты его превзошли самые смелые надежды и ожидания. Этот опыт регионального самовывживания и его итоги можно было оценивать по меньшей мере в двух измерениях. Дальнейшая практика экономического саморазвития провинции обещала привлекательную перспективу быстрого наращивания экономического потенциала регионов и в конечном счете страны в целом. Но, с другой стороны, этот процесс был чреват усилением политического веса региональной руководящей элиты. И в будущем, особенно в случае возможной консолидации регионов по каким-либо не поддающимся точному исчислению параметрам и интересам, ее голос мог возвыситься до величины, способной и достаточной, чтобы определять расстановку фигур в центре. Ни один из претендентов на роль центральной фигуры, несмотря на отчаянное взаимное соперничество, даже не допускал мысли, что, будучи на вершине власти, может оказаться зависимым от нижестоящих, пусть и искренних единомышленников. В этом взгляде на перспективу стихийно складывавшейся практики экономического федерализма когорты соперников была абсолютно единодушна.

Процедура формирования высшей власти и регламентации ее функций снизу, от корневой системы страны и государства, от территорий, утвердившаяся в Западной Европе в XVII–XIX веках и еще более рационально реализованная в США, не вмещалась в революционное мировоззрение, в узкий спектр политической и общей культуры «вождей» пролетарских масс. Итог известен – на месте рухнувшей монархии была воссоздана ее практически точная, скрепленная лишь терминологическими новациями конструкция власти и экономики. Вместо власти от Бога – власть от лица гегемона, вместо помазанника Божьего – великий вождь и мудрый учитель, вместо сановников и вельмож – выдающиеся деятели партии и государства, вместо веры в царя – культ гениальной личности; монархический абсолютизм стал именоваться демократическим

централизмом и т.д. и т.п. Главное, что было унаследовано новым режимом без намека на какие-либо принципиальные прогрессивные новшества, – поднебесная высота всеобъемлющей централизации власти и концентрации управления социально-экономическими процессами.

По мере приближения схватки за высший пьедестал власти в центре к известной развязке окрики в адрес провинциальных руководителей по поводу «выпячивания» ими вопросов регионального экономического развития звучали все настойчивее и грознее. Проектировки перспективных планов регионального экономического развития, энергичная разработка которых началась сразу же после окончания гражданской войны, основывались преимущественно на принципах самодостаточности. Предполагалось, что сложение потенциалов комплексного хозяйственного строительства территорий образует своеобразную сумму экономической мощи социалистического государства. В работе по реализации этих проектировок центральным планово-распорядительным органам отводилась главным образом координирующая роль. Квинтэссенцией, апогеем творческих инициатив и приоритетов регионального экономического развития можно считать перспективный пятнадцатилетний план хозяйственного строительства на период 1926–1941 годов.

Его генеральные диспозиции и цели были откровенно ориентированы на закрепление явочно сложившейся практики экономического полицентризма. В итоге реализации этого плана каждый регион предполагалось превратить в хозяйственный комплекс с наиболее полным, в зависимости от спектра природных ресурсов, набором отраслей промышленного и аграрного производства. Значительное внимание концентрировалось на вопросах интенсивного развития системы внутри- и межрегиональных транспортных коммуникаций. В основу маркирования территориальных границ регионов были положены дореволюционные схемы экономического районирования, адаптированные к фактически сложившемуся административному делению страны.

Центры традиционного размещения промышленного производства, в первую очередь металлургии и машиностроения, в Евророссии и на Урале рассматривались в качестве доноров, необходимых для вывода периферийной экономики на устойчивый жизнен-

ный ритм. Но затем регионы постепенно отключались от питающей энергии евросоветских индустриальных центров и переходили в фазу самостоятельного развития. При этом региональные производственные связи и товарообмен формировались бы по правилу взаимодополняемости. Так, в обмен на продукцию глубокой лесопереработки из Сибири районы Средней Азии отвечали поставками хлопка, фруктов, овощей. Сибирская угледобыча предполагала встречный поток железной руды, горного оборудования, другой продукции машиностроения и проката с Урала. Кроме того, предполагалось, что со временем, по мере роста экономического потенциала и его диверсификации, перед регионами откроются широкие возможности прямого экспорта их продукции на международный рынок. По ряду позиций экспортные возможности территорий следовало включать незамедлительно. Это должно было дать дополнительные валютные источники и технические средства для форсированной реконструкции и роста регионального производственного комплекса. Например, экспорт деловой древесины из Сибири уже к середине тридцатых годов надеялись довести до 500 тысяч стандартов.

Аналогичным образом строилась плановая экономическая перспектива дальневосточных территорий. Пожалуй, в дальневосточных плановых инициативах замыслы фронтального экспортного выхода на рынки стран Тихоокеанского бассейна, превращения Дальнего Востока в торговый фасад страны и ставка на потенциал саморазвития, главным фактором которого должен был стать экспорт природных ресурсов, рассматривались даже в ранге приоритетных. Их первоочередность и кардинальная значимость обосновывались ссылками на крайнюю удаленность от основных промышленных центров и обусловленные этим чрезвычайно высокие транспортные и другие непроизводительные издержки, необходимые для развития внутрисоюзных производственных связей и эффективного товарообмена.

Все это с позиций сугубо хозяйственного расчета представлялось основательным и убедительным. Однако с высоты центральных директивно-политических и планово-распорядительных органов в дальневосточных замыслах построения экономики края на экспортно-импортном фундаменте усматривались признаки местных умонастроений, культ хозяйственной автаркии, воскре-

шение порочных идей сибирского областничества, экономический федерализм.

Советская высшая столичная бюрократия еще пуще, чем прежняя, дореволюционная, была поражена маниакальным страхом за политико-экономическую целостность страны. Назначаемые и сменяемые по ее воле руководящие региональные функционеры держались под постоянным подозрением в политической неблагонадежности, центробежных устремлениях, сепаратизме. Местные экономические инициативы во всех случаях, когда сфера их реализация распространялась на сопредельные регионы страны и тем более затрагивала вопросы внешнеэкономических отношений, всегда рассматривались в первую очередь через призму вероятных и еще чаще совершенно невероятных политических последствий.

Столичным верхам всюду и во всем мнились происки и козни, направленные на ослабление и подрыв их авторитета и, следовательно, государства, с которым они «скромно» отождествляли самих себя. В инициативах экономического развития регионов (а если таковых не было, то тем хуже для них) усматривались симптомы противопоставления, возвышения региональных интересов над общегосударственными. Традиционные для высшей российской власти сверхнастороженность, болезненная подозрительность, не смыкающая веки бдительность в отношении к собственным назначенцам в регионах в условиях, сложившихся после окончания гражданской войны, отягчались комплексом ранее неизвестных обстоятельств.

Во-первых, в большинстве регионов страны, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, во главе административно-территориальных образований оказались люди, с оружием в руках устанавливающие здесь советскую власть. Их авторитет среди населения, в отличие от далеких столичных политических фигур, был неоднозначным, но реальным и конкретным. Одним они внушали страх, другие действительно считали их героями-освободителями. В любом случае все многообразие социальных и хозяйственных процессов в регионах находилось под непосредственным контролем местных лидеров. От той или иной степени лояльности их к политическому центру в значительной мере зависела судьба вождей столичной бюрократии.

Во-вторых, региональную верхушку отличали чувство корпоративности, сплоченность, личная дружба, товарищеская преданность. Представители ее благоговели перед авторитетом вождя мирового пролетариата, однако не были застрахованы от возможных эксцессов бонапартизма.

В-третьих, под их рукой оказались громадные территории, подчас превосходившие по размерам европейскую часть России. Такой масштаб власти региональных руководителей был явно непропорционален рангу провинциального администратора. К тому же имели место случаи межрегиональной консолидации «сильных людей» на местах их взаимной поддержки и защиты региональных интересов перед лицом требований и директив центральной власти. Не могла нравиться Москве и самостоятельность местного руководства в решении вопросов так называемого текущего момента, особенно при отсутствии или ненадежности связи того времени.

Настораживало и растущее влияние в глубинке спецов из «бывших», по различным причинам не сумевших или не пожелавших эмигрировать. На должностях же спецов, советников, консультантов, экспертов в центральных органах нового режима оказались несокрушимые адепты идей максимальной централизации государственной и общественно-экономической системы. Их старые, отжившие свое время идеи звучали в унисон с основополагающими установками так называемого принципа демократического централизма. В свою очередь, в провинциальных партийно-советских и хозяйственных структурах в роли консультантов, экспертов, советников подвизались «региональщики», отстаивавшие противоположные идеи построения и развития экономического потенциала и общественно-государственной системы.

Таким образом, давний антагонизм между бессмертной российской традицией экономического централизма и неуничтожимой тенденцией экономического полицентризма, регионального самоуправления и федерализма возродился на руинах народного хозяйства двадцатых годов. Реанимация традиций и тенденций, угасших было в годы гражданской войны, исключительно остро ставила проблему выбора рациональной альтернативы.

Борьба между противостоящими лагерями до начала тридцатых годов шла с переменным успехом. Однако по мере преодоления послевоенной разрухи старческий маразм централизма неу-

держимо крепчал. Спектр вынужденных компромиссов с региональными руководителями, проявлявшими самостоятельность суждений и мужество в защите своих позиций, быстро сужался. Рука центральной власти, поощрявшей пряником наиболее послушных и ретивых исполнителей ее волевых директив и до поры до времени милостиво прощавшей или назидательно журившей строптивых, все чаще выхватывала из-за спины опасно свистящий кнут для расправы с инакомыслящими и сомневающимися.

Главной точкой отсчета, после которой центральная власть уже больше не миндальничала с доморощенными инициаторами приоритетов регионального экономического развития и самоуправления, стал XVII съезд партии, помпезно подведший «блистательные» итоги реализации первого пятилетнего плана. С этого момента нейтралистские традиции управления экономическими механизмами возродились к «полнокровной жизни», став фундаментальной базой внутренней и внешней экономической политики. После десятилетних колебаний между традицией и тенденцией выбор был сделан в пользу первой.

Флаг, под которым начинался и совершался героический и рискованный поход первой пятилетки, обратился в священную хоругвь. Борьба за вакансию вождя закончилась чествованием победителя. Единоличный политический лидер определился и был увенчан лаврами творца и пророка. Он и его окружение уверовали в собственные силы, а также, короткое время спустя, и в свою непогрешимость. Поверженная династийная монархия переродилась в меритократическую олигархию. Революционным сокрушителям монархии передалась ее смертельная патология. Люди, вознесшиеся из низов взорвавшегося общества на головокружительную вершину высшей власти, пораженные успехом, казалось бы, безнадежного дела, стали судьями самим себе и с непосредственностью блаженных провозгласили, что равных им нет ни на небе, ни на земле.

Новое общество, в массе своей состоявшее из слоев малограмотных, полукрепостных, без устойчивых моральных принципов, социально незащищенных, не имевших опыта жизни в условиях гражданских свобод и прав, наивно веривших в неразрывное триединство бога, царя и героя, безропотно покорилось судьбе.

Революционные преобразования, переросшие вскоре в социалистические, не излечили главные застарелые недуги российской

государственности абсолютной централизации управления, всеобъемлющей регламентации общественно-экономических процессов и неограниченной, бесконтрольной единоличной власти. Скорее наоборот, эти губительные для социально-экономического и технического прогресса пороки вылились в еще более тяжелую форму. Государственная и общественно-экономическая система, воздвигнутая на месте руин прежней, оказалась поражена тем же самым смертельным недугом неограниченной, почти божественной личной власти, и неизбежность ее крушения была лишь вопросом неумолимого времени.

Сегодняшние попытки реформировать традиционную отечественную общественно-политическую, экономическую и государственную систему в принципе и во многих деталях повторяют прежние безуспешные потуги вырваться из заколдованного круга. Так называемый демократический централизм, эта в свое время счастливо изобретенная формула и новая социальная технология реставрации абсолютизма, остается в прежней силе. Амброзии демократических преобразований явно недоставало, чтобы обратить прогрессивную тенденцию к региональному экономическому и местному самоуправлению в реальный процесс. Как говорится, по усам бежало, да в рот не попало. Центральная власть и гнездящиеся в ее кроне проправительственные, пропрезидентские политические деятели, партии, движения, с одной стороны, и оппозиция, стремящаяся стряхнуть с ее ветвей еще плохо оперившихся птенцов демократии и либерализма – с другой, одинаково страшатся разлома всеохватывающего абсолютизма по граням региональной экономической самостоятельности. И те и другие не мыслят иной власти, кроме безраздельной, повелевающей и непререкаемой.

Сегодняшние основоположники демократических преобразований и их соперники вместе с молоком породившей и взрастившей их одной и той же партии-матери навсегда усвоили, что власть и диктатура синонимы. Патология застарелого централизма унаследована и теми, кто оказался при власти, и теми, кто остался без власти, с тем лишь различием, что первые скрывают этот недуг под сияющей фальшью либерализма, а вторые энергично демонстрируют категорическое неприятие каких-либо оздоравливающих, исцеляющих средств. Идеологии тех и других чужда мысль о том, что принципиальная основа государственного устройства может быть

иной, чем та, в которой они сделали карьеру государственных мужей. Синдром первого секретаря, еще недавно определявшего все и вся на подвластной ему территории, не терпевшего возражений снизу и пресмыкавшегося перед вышестоящими инстанциями, – неистребимый стереотип нескольких поколений региональной номенклатуры, воспитанной режимом демократического централизма.

Местная административно-бюрократическая элита в ряде районов России предпринимала шаги, направленные на региональную консолидацию. Но эти начинания на поверку оказались не более чем имитацией воинственной решимости. Достаточно было еще не оперившемуся в орлиный окрас и потому не на шутку испуганному столичному центру одним региональным лидером пообещать надежное положение под будущим могучим крылом, а с другими, преимущественно лидерами национальных районов, по необходимости поделиться властными прерогативами, а еще больше должностными титулами, как третьи, наиболее последовательные или строптивые, оказались в пренебрежительном меньшинстве. В итоге многочисленные региональные ассоциации, начало генерации которых было положено организацией «Сибирского соглашения» и которые возникли как самостоятельная форма установления равновесия субъектов Федерации, превратились в постоянно действующую модификацию прежних партийно-хозяйственных активов. С тем лишь различием, что на их собраниях не избирается почетный президиум в составе выдающихся государственных деятелей и появление на трибуне столичных сановников не сопровождается восторженными овациями.

Функционеры региональных и межрегиональных ассоциаций, в основном бывшая партийно-советская номенклатура областного масштаба, похоже, вполне удовлетворились тем, что их сильно потрепанный имидж ответственных работников вполне восстановлен. Более того, освобожденные от шор партийной дисциплины, они стали позволять себе критические суждения и оценки политики столичных вельмож, о чем в прежние времена даже не могло быть и речи. Правда, и сегодня тот, кто не только на словах, но и на деле намеревается или пытается реализовать принципы региональной экономической самостоятельности, в конечном счете выпадает из обоймы формирующейся неономенклатуры или выстрел-

ливается, как пробка из бутылки с пенящейся амброзией демократических преобразований и экономических реформ.

В отличие от конца двадцатых – середины тридцатых годов, когда всеобъемлющий диктат центральной власти воздвигался прямолинейными методами репрессивной селекции, сегодняшние приемы ее реставрации менее жестоки, более цивилизованны и либеральны. Количество партий и политизированных общественных движений, обещающих светлое будущее в противоположном прежнему генеральному курсу направлении, перевалило за четыре десятка. Гласность переросла в свободу слова, печати, митингов, собраний, демонстраций, забастовок; перестройка трансформировалась в экономические реформы.

Законодательные органы – почти точная калька образца самой передовой демократии – Конгресса США. Всенародно избранный Президент вышел не хуже американского, и утверждается, что ему, как гаранту конституционности и необратимости демократических преобразований, нет альтернативы. Близок к окончательному решению извечный российский спор о приоритете частных или общественно-государственных интересов. Частная собственность объявлена священной и неприкосновенной, традиционно доминировавшая общественно-государственная собственность спешно, как тотем в ночи, расхватывается и растаскивается – приватизируется, денационализируется. Правительство исполнено решимости во что бы то ни стало прорваться через тернии уравниловки тоталитарного режима к зениту экономического прогресса, процветания для богатых и социального вспомоществования для бедных. На поверхностный взгляд кажется, что сегодня в России сделано все «как у людей». И теперь уже очень скоро исход из коммунистического рабства завершится процветанием на обетованных берегах необозримых пространств, кипящих медом и млеком.

Однако конечный результат все тот же – полифония регионального развития, возникающая в России всякий раз, когда столичная олигархия утрачивает своего высочайшего, генерального иерарха, вновь заглушается зычным соло централизма – монархического, демократического или, как в настоящее время, либерального, то есть абсолютного и неперменного.

Вопреки магистральным направлениям мировой общественной мысли, культивирующей идеалы равенства в благополучии,

стирания крайних границ богатства и бедности, сегодняшняя российская идеология реставрирует в массовом сознании постулат о неизбежном и якобы естественном расслоении общества на богатых и бедных. Прежняя, пропагандировавшаяся этими же самыми лицами идеология общественного прогресса, основанного на равенстве в бедности ли, в достатке ли, и в конечном счете во всеобщем благополучии, объявлена преступной социальной утопией.

Известный английский общественный деятель XVIII века, один из основоположников философии социального мира между богатыми и бедными, Э. Берк писал: «Если мои реформы ухудшают чье-то положение, я против таких реформ... Реформы имеют смысл, если они содействуют приращению могущества государства, росту общественного благосостояния и улучшению благополучия каждого».

Основа нынешних российских реформ – вывернутый наизнанку здравый смысл. Их прямой непосредственный результат – оскудение и немощь былой мировой державы. Суть и формула реформаторских начинаний и их конечных результатов в России извечно одна и та же: разделить и перераспределить нажитое.

И, как всегда, инициатива дележки исходит из столичного центра, и главное ее правило: «своя рука – владыка». Однако на этот раз ввиду того, что у власти оказались деятели с размытым чувством социальной ответственности, процесс дележки обратился в цепную реакцию, сокрушительная энергия которой распространилась на исторические скрепы и фундаментальные устои российской государственности. Наихудшие человеческие пороки и общественные дефекты, ранее подавлявшиеся партийной дисциплиной, контрольно-ревизионными и правоохранительными структурами, страхом неотвратимого наказания, мерами коллективного порицания, господствовавшей моралью, основные положения которой опирались на христианские заповеди, ныне объяли общество снизу доверху. Совесть размывается на деньги. Порядочность – идеал простаков и простофиль. Власть и собственность – альфа и омега сегодняшней идеологии и морали. Борьба за абсолютную власть и в России, и в бывших союзных республиках идет не на жизнь, а на смерть. Ибо тот, кто сегодня при власти, отоваривает себя частной собственностью, а ухвативший львиную долю собственности и завтра будет царить и повелевать. Фрустрация – неизбежный итог се-

годняшних демократических преобразований и экономических реформ для подавляющей массы населения, возжелавшего разбогатеть не благодаря приумножению достояния, а его очередной дежке.

Маловероятно, что из среды вчерашней партгосноменклатуры явится личность с критической массой менталитета, достаточной для того, чтобы запустить и вывести механизм региональной консолидации на устойчивый режим развития и паритетного с центром, обязательного и ответственного участия в практическом решении фундаментальных проблем государственного, экономического и общественного строительства.

Чем более устойчиво станет чувствовать себя центральная власть, тем более неуступчиво, бескомпромиссно поведет она себя в сфере регионализации социально-экономической практики. И тем далее во времени отодвинется решение проблем регионального развития и самоуправления. В итоге может воскреснуть ублюдоный гибрид свободного, но жестко централизованного экономического пространства, который существовал до 1917 года. Либо же произойдет регенерация абсолютной тотальной централизации с хорошо знакомыми механизмами и технологиями. В обоих случаях это будет равнозначно историческому тупику, из которого придется выбираться уже будущим поколениям.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Тень Левиафана // Дальний Восток. 1995. № 11–12. С. 147–160.

БРОСОК ЧЕРЕЗ СИХОТЭ-АЛИНЬ ИЛИ ИСТОРИЯ ОДНОЙ СЕКРЕТНОЙ СТРОЙКИ

Вночь с 8 на 9 августа 1945 года, пятьдесят лет назад, Вооруженные Силы СССР перешли в наступление по всему периметру советско-маньчжурской и монголо-китайской границы. В считанные дни группировки Квантунской армии, этого мощного кулака японского милитаризма, занесенного над Приморьем, Приамурьем и Забайкальем, были разгромлены. На фоне этих впечатляющих побед Советской Армии остались незаметными успешные боевые операции на Южном Сахалине и Курилах, и только узкий круг лиц из военного и партийно-хозяйственного руководства Дальнего Востока знал, что эти операции стали возможными благодаря досрочному вводу в строй железной дороги Комсомольск – Совгавань.

Вплоть до самого последнего времени об истории этой дороги, ее проектировщиках и строителях почти не упоминалось в краевых изданиях, словно через Сихотэ-Алинь к Татарскому побережью в чрезвычайных условиях войны пробивались не живые люди, а призраки. Новосибирский историк Владимир Александрович Ламин в своей публикации воскрешает эпизоды былого, устранив еще одно «белое пятно» в истории Дальнего Востока.

ЖЕСТОКИЙ ВЫЗОВ ЭПОХИ

Тридцатые годы для советского Дальнего Востока можно назвать временем больших надежд. Тогда как в адрес партийно-советских, и в первую очередь плановых, органов других регионов уже выдвигались подозрения и предъявлялись обвинения в местничестве, центробежных устремлениях, хозяйственной автаркии, сепаратистских тенденциях, дальневосточные хозяйственные проекты и инициативы, как правило, крупномасштабные и дорогостоящие и достаточно ясно ориентированные на реализацию принципа экономического саморазвития, неизменно встречали позитивное отношение Центра.

Внимание к дальневосточным инициативам комплексного экономического строительства, удовлетворяющего нужды и по-

требности края и обеспечивающего все возрастающий экспорт продукции, определялось давней и ставшей на рубеже двадцатых-тридцатых годов особенно популярной идеей превращения Тихоокеанского побережья в широкие ворота России, дающие ей выход на бездонный азиатско-тихоокеанский рынок. Не исключалась также вероятность установления многообещающих торговых отношений с индустриальной Америкой. Разнообразные и богатые природные ресурсы Дальневосточного региона оценивались как исключительно благоприятные для его превращения в валютный цех страны. «Ковать» валюту предполагалось прежде всего из лесных массивов и биологических ресурсов моря. Золото, на поиске и разведке месторождений которого сосредоточивались значительные усилия с середины двадцатых годов, само по себе являлось абсолютным активом. Выгоды внешней торговли через «тихоокеанские ворота» еще контрастней подчеркивались в сравнении с традиционно стесненными полублокированными выходами из Балтики и Черного моря. Пожалуй, всерьез конкурировать с дальневосточным побережьем могли бы только мурманское и беломорское. Однако наряду с достоинствами (близость к наиболее плотно населенным и промышленно развитым районам страны) они имели существенный дефект.

«Ворота» через них вели в Западную Европу, рынок которой для российских товаров всегда был трудным. После более чем полуторадесятилетнего отсутствия России на западноевропейском рынке традиционные хлебные прилавки оказались заняты Канадой и США. На индустриальном Западе можно было купить все что угодно, в первую очередь продукцию машиностроения, столь необходимую для реконструкции хозяйства страны, продать же что-либо из традиционных продуктов российского экспорта по достойной цене представлялось делом непростым. Дальневосточное же побережье, напротив, открывало возможности для российской торговой экспансии, экспорта сырья и впоследствии разнообразной продукции на расположенный в непосредственной близости и находившийся в неустойчивой фазе перераспределения азиатско-тихоокеанский рынок. Вот почему в Москве вполне здраво рассудили: чем больше можно будет продать через дальневосточный «прилавок» и, соответственно, заработать валюты, тем больше шансов потратить выручку на западноевропейском рынке.

В то же время проекты хозяйственного строительства в Западной и Восточной Сибири в лучшем случае откладывались на неопределенную перспективу, как говорится, ложились под сукно. В менее благоприятной обстановке или ситуации, обострявшейся лобовой настойчивостью авторов их и солидарных с ними лиц из руководящей региональной элиты, энергия последних гасилась холодным душем подозрений в политической неблагонадежности, обвинений в хозяйственной недальновидности, местнических и центробежных устремлениях, сепаратистских умонастроениях... Лексикон ярлыков, которыми центральная бюрократия ограждала свою монополию на всеобъемлющее и повсеместное – «от Москвы до самых до окраин» – мудрое руководство социально-экономическими процессами и категорическое пресечение тенденций регионального экономического самоуправления, был в те времена крутым и вовсе не пустой угрозой.

Другая важная причина, влиявшая на отношения центрального партийно-государственного руководства к дальневосточным хозяйственным инициативам, определялась скромностью военно-стратегического потенциала СССР на Тихоокеанском побережье. Растянутость транспортных коммуникаций, связывающих Дальний Восток с центральными промышленными районами страны, отсутствие сколько-нибудь мощных индустриальных узлов в Сибири вплоть до Урала, собственные производственные структуры, мало пригодные для оборонного перепрофилирования, всего лишь два с половиной десятилетия назад предопределили роковой поход скоротечной войны с Японией. В ту войну гвозди и подковы на Дальний Восток доставлялись из Центральной России, коммерческие перевозки по Транссибу были почти полностью парализованы движением военных эшелонов. Угроза новой войны на Востоке нарастала вполне зримо. Рана от утраты половины Сахалина и близлежащих к нему островов далеко не зарубцевалась и на державном лице Советской России. Соль на нее сыпал японский милитаризм, вновь восходивший к своему звездному часу. Дальневосточные морские коммуникации СССР находились под неусыпным, настырным и зачастую откровенно вызывающим на конфликт контролем. Владивостокская военно-морская база в случае войны имела перспективу обратиться в корабельное кладбище. Не по дням, а по часам нарастала иницируемая японскими военны-

ми напряженность в арендной зоне КВЖД, построенной в свое время за счет России. Явно не был забыт и позор изгнания России с Ляодунского полуострова – форпоста российской военно-политической и торгово-экономической экспансии в Юго-Восточной Азии.

Необходимость укрепления обороноспособности дальневосточных рубежей определялась не столько ранами и позором проигранной войны четвертьвековой давности, сколько высокой вероятностью повторения рокового исхода в будущей, признаки неизбежности которой представлялись все более очевидными.

Таким образом, идеи создания на Дальнем Востоке саморазвивающегося хозяйственного комплекса звучали в унисон с требованиями укрепления обороноспособности тихоокеанских рубежей. Транспортная удаленность дальневосточных предприятий от основных промышленных центров страны оборачивалась военно-стратегической незащищенностью громадной территории. Концепция форсированного, и в определенном смысле автономного, развития региональных экономических структур совпадала с условиями создания индустриального тыла дислоцированных на Дальнем Востоке воинских формирований. Гражданская администрация и военное командование края, действуя в отдельности своими способами и средствами, но все же объединенными усилиями в едином, согласованном до деталей направлении, добивались немалых успехов на этом поприще.

Творческая и в некотором роде спонтанная генерация проектов перспективного экономического развития Дальневосточного региона, начавшаяся в конце двадцатых годов, в тридцатые приобретает упорядоченный и последовательный характер. В первую очередь были определены проблемы, без решения которых не приходилось рассчитывать на жизнеспособность, научно-практическую состоятельность идеи создания на Дальнем Востоке полнокровного производственно-территориального комплекса и экономическую эффективность звеньев, его составляющих. В ранг приоритетных, после комплексного обследования естественных производительных сил края, была поставлена задача разработки и реализации программы формирования рациональной системы транспортных коммуникаций. В конечном виде она должна была отвечать, соответствовать, удовлетворять трем неперенным требованиям: обеспечить надеж-

ность региональных производственных связей, открыть дублирующий Владивосток выход к Тихоокеанскому побережью из районов с богатыми концентрациями природных ресурсов и основанных на них промышленных узлов, увеличить провозо-пропускные мощности в направлении центральнопромышленных районов страны. Хозяйственные, экономические требования к принципиальной схеме транспортных коммуникаций, если можно так сказать, удачно сочетались с критериями, производными от задач наращивания оборонного потенциала.

Новый транспортный выход к Тихоокеанскому побережью открывал возможности для рассредоточенного базирования молодого Тихоокеанского флота, укрытия его за пределами радиуса действия авиации вероятного противника. Конфигурация схемы транспортного обеспечения региональных производственных связей достаточно органично адаптировалась к задачам построения глубоко эшелонированной обороны и оперативного маневрирования на значительном удалении от предполагаемой линии фронта, абрис которого обозначался по пограничному Амуру и Транссибирской магистрали, проходящей к югу от Хабаровска, в непосредственной близости от государственной границы. Усиление провозо-пропускных способностей Транссиба к западу от Хабаровска и сооружение новой железнодорожной линии по более удаленной от госграницы трассе являлись давней мечтой отечественных военных стратегов. Открывавшаяся на горизонте надежда на ее осуществление, конечно же, безоговорочно приветствовалась военным командованием на Дальнем Востоке и солидно поддерживалась генералитетом всесоюзного масштаба.

Активы дальневосточных экономических инициатив еще более возросли после того, когда в это дело включились местные органы ОГПУ, которые под своим грифом и по собственным каналам «продвинули» их на уровень положительного разрешения в высших директивных инстанциях. Поддержка со стороны органов политического надзора и контроля и затем, можно сказать, полное переподчинение им всех вопросов, связанных с разработкой проблем экономического строительства на Дальнем Востоке, открыли местным хозяйственным инициативам зеленый свет.

Проектные конторы ОГПУ (впоследствии НКВД, МВД СССР), занимавшиеся разработкой проблем хозяйственного строительства

на Дальнем Востоке, в отличие от так называемой «шарашки», красноречиво описанной классиком ГУЛАГовской литературы, занимались отнюдь не игрой в бирюльки, не переливанием из пустого в порожнее. Откомандированные в них специалисты из заключенных и переподчиненные ведомству внутренних дел коллективы проектно-изыскательских учреждений и строительных организаций в тяжелейших социально-бытовых условиях выполнили огромные объемы работ пионерного характера.

Их соединенными усилиями осуществлялись общенаучное исследование и изучение природных богатств края, картографическое и геологическое описание, геодезическая съемка территорий, где прежде не ступала нога человека. Исследовались также проблемы строительства на вечномёрзлых грунтах, разрабатывались гипотезы народнохозяйственного использования гидроэнергетического потенциала, земельных фондов, лесных запасов, топливно-энергетических ресурсов, был выполнен широкий спектр транспортно-экономических, в том числе полевых, экспедиционных изысканий. И оказалось, причем очень скоро, их труд, в том числе и «скорбный», не пропал даром.

К началу 1932 года краеугольные основания программы хозяйственного развития Дальневосточного края в целом определились. Индустриальный центр размещался на Амуре в районе села Пермского. Будущий «город юности» предполагалось соединить с Транссибом тысячекилометровым железнодорожным полукольцом с примыканием его концов в районах станций Волочаевка на востоке и Уруша на западе. Проблемы топливно-энергетического и сырьевого обеспечения решались постройкой ряда ответвлений от Транссиба в районы концентрации природных ресурсов.

Местное руководство ОГПУ, активно вошедшее в перспективное дело, опираясь на разработки специалистов подчиненных ему исправительных учреждений, предложило ряд существенных дополнений к программе хозяйственного строительства, представленной Далькрайпланом. Два из них относились к принципиальной схеме начертания транспортной системы. Третье – к практике организации строительства и обеспечения его рабочей силой.

По заключению экспертов из структур ОГПУ, из промышленного центра на Амуре следовало дать транспортный выход к Тихоокеанскому побережью, к бухтам Советской Гавани. Лишь в этом случае

открывалась возможность реализации замысла транспортного обеспечения будущего широкого экспортно-импортного потока. По этим же соображениям предлагалось западную дугу железнодорожного полукольца «распрямить» и пункт его примыкания к Транссибу перенести из района станции Уруша в Тайшет. И получить железнодорожную линию магистрального класса, дублирующую Транссиб, прочно связывающую Дальний Восток с центром страны и открывающую дополнительные возможности для экспорта сырья из континентальной Сибири и для союзной внешней торговли.

Оба эти добавления с энтузиазмом поддержало военное командование на Дальнем Востоке. Их реализация отвечала насущным задачам создания надежного индустриального тыла, рассредоточенного базирования Тихоокеанского флота. К тому же будущая стратегическая транспортная артерия не подвергалась опасности разрыва потенциальным агрессором в первые же дни войны.

Третье добавление исходило непосредственно от местного руководства служб и структур ОГПУ и имело весьма специфический характер. Инициаторы разработки крупномасштабной программы хозяйственного строительства полагали, что хронически глубокий на Дальнем Востоке дефицит трудовых ресурсов вполне возможно компенсировать повсеместным применением трудосберегающих технологий. Руководство же ОГПУ, соглашаясь с возможностью и необходимостью построения дальневосточной промышленности на основе прогрессивных технологий, резонно указывало, что с учетом реально возможного ставка на них не выдерживает критики. Крайне сжатые сроки реализации программы (так, например, тысячекилометровое железнодорожное полукольцо планировалось построить за один год) подвигали к поиску «нетривиальных» решений.

Вербовка рабочих рук в европейской части Союза и опыт возрождения переселенческой политики времен строительства Транссиба не обеспечивали притока необходимой массы рабочей силы. Подавляющую часть завербованных составляли вчерашние жители сельской глубинки, преимущественно молодежь, не имевшая специальности, как говорится, ничего громче тележного скрипа не слышавшая. Инициаторы переселенческой практики начала тридцатых годов упускали из вида тот факт, что мощность потока новоселов на рубеже XIX и XX веков генерировалась перспективой по-

лучения земельного надела. Теперь всюду были колхозы, и на Дальнем Востоке тоже, и потому для крестьян не было никакого резона отправляться на край света за символическими трудоднями. Эти абстрактные единицы оплаты нелегкого крестьянского труда проще было заработать в родной деревне.

Выход из цейтнота, предложенный «реалистами» из местных представительств ОГПУ, был, с точки зрения общественной морали, не столько нетривиальным, сколько, мягко говоря, вульгарным и, конечно же, новаторским не являлся. Их предложение сводилось к массированному использованию в промышленном, гражданском и транспортном строительстве труда узников исправительно-трудовых лагерей. Ведь одно только содержание значительных контингентов заключенных обходилось не дешевле, чем в случае обеспечения их общественно полезной работой.

ФАЛАНГИ, ВПЕРЕД!

Использование подневольного труда каторжан, арестантов и солдатских команд было достаточно распространенным явлением в дореволюционный период, в частности на строительстве восточных линий Транссиба. Рецидиву этой печальной практики несомненно способствовали «блистательные» результаты широко-масштабного применения подневольного труда заключенных на строительстве Беломорско-Балтийского канала.

Вся эта «эпопея» завершилась в 1933 году эффектной акцией досрочного освобождения нескольких тысяч строителей-заключенных со снятием с них судимости и восстановлением их в гражданских правах. Для тех, кто без отрыва от производства успешно посещал лагерную общеобразовательную школу, были открыты дополнительные вакансии в среднетехнических учебных заведениях и на рабфаках вузов. Если судить по документам и не подозревать их составителей в приисках и иных махинациях и фальсификациях, то многие показатели фактической нормы выработки, продемонстрированные обитателями Беломор-Балтлага, выглядят фантастическими. Перевыполнение сменной нормы в полтора-два раза считалось нормальным явлением. Ударные бригады, звенья, фаланги не покидали объект, не побив своего вчерашнего трудового рекорда.

По случаю досрочной постройки и сдачи ББК в эксплуатацию не были обойдены вниманием и наградами и высшие чины ОГПУ, непосредственно возглавлявшие грандиозную стройку под генеральным руководством всеобщего любимца и пламенного оратора партии С.М. Кирова. Об экономической эффективности, народно-хозяйственном значении затеянной по их инициативе «стройки социализма» можно спорить, однако то, что канал был действительно построен в рекордно короткий срок, – факт. «Ответственное задание партии, правительства и лично тов. И.В. Сталина» (последний, правда, на стадии технико-экономического обоснования проекта сомневался в хозяйственном значении «великого прорытия») было выполнено досрочно.

Из этого неопровержимого факта триумфаторы из ОГПУ постарались выжать максимум аргументации в пользу практики наращивания эксплуатации труда заключенных.

Сам А.М. Горький, восхищенный трудовым подвигом антисоциальных элементов – воров, убийц, проституток, фальшивомонетчиков, взяточников, различного рода расхитителей и стяжателей, бывших религиозных служителей, интеллектуалов, не веривших в величие социалистических преобразований, – выступая перед руководящими работниками ОГПУ, сказал: «Хорошее дело вы делаете, ребята...». По инициативе Алексея Максимовича началось издание многотомного документально-мемуарного фолианта о строительстве ББК имени товарища И.В. Сталина. Зарубежные прогрессивные общественные деятели мирового ранга присоединились к голосу великого пролетарского писателя.

Под звон литавр, славословие хорошо организованного хора благодарных за «перевоспитание, исправление, трудовую перековку» каналармейцев идеологи и реализаторы блистательного эксперимента реанимировали рабство. Их аргументация отличалась простотой, доходчивостью и другими свойствами, необходимыми для превращения ее в безотказный инструмент обработки массового сознания по заранее заданному шаблону.

Не надо было иметь семь пядей во лбу для усвоения истины, что изолированные от общества люди питаются не святым духом, их содержание каждому и всем оставшимся на свободе влетает в копеечку, и немалую. Для людей, сроду не знавших материального достатка, вопрос, почему они должны содержать за свой счет тех,

кто мешает осуществлению их вечной мечты о благополучии, был отнюдь не риторический. Бедность и нищета – кровные родители примитивного прагматизма, Как говорится, голь на выдумки го-разда. Массовое сознание людей, воспринимавших работу как тяж-кий крест судьбы и не различавших границы между свободным трудом и наказанием трудом, являлось благодатной почвой для проповеди исцеляющей силы трудового перевоспитания, Пропа-гандистская помпа вокруг социально «перекованных» каналар-мейцев не оставляла сомнений в эффективности трудового пере-воспитания антиобщественных элементов в активных и созна-тельных созидателей нового общества и его материальной основы.

В столь же соблазнительном ракурсе были представлены воз-можности мобилизации, концентрации и оперативного разверты-вания трудовых коллективов из спецконтингента на ответствен-ных объектах хозяйственного строительства. Казарма и барак – вместо человеческого жилья. Передислокация – вместо обремен-енного семьей и скарбом переезда и переселения. Походная кухня и рацион, необходимый для поддержания работоспособности, – и никаких разносолов. Одежда и обувь – по минимуму, но на все слу-чаи жизни. Эта своеобразная суперконцентрированная вытяжка рабочей силы из аморфного материала трудовых ресурсов пред-ставлялась естественным и неизбежным продуктом революцион-ных преобразований. Ее производство ничего не стоило, или, во всяком случае, до тех пор, пока не будет создано единодушное, единообразное, абсолютно законопослушное, беспрекословное, безропотное сообщество; от нее, как и от необходимости очищения зерен от плевел, не избавиться.

Социальная «утилизация» отходов человеческого материала казалась вполне логичным, рациональным и эффективным спосо-бом, по пословице: «С паршивой овцы – хоть шерсти клок». Массо-вое сознание не протестовало против наказания далеко не лучшей части общества тяжелым физическим трудом, поскольку характер труда и материальные условия жизни людей, находившихся на внешней стороне периметров из колючей проволоки, почти не от-личались от существовавших в пространствах, ею остолбленных. Общественная мораль, воспитанная в христианской заповеди «Не работающий да не ест», в традиционной российской реальности господства тяжелого физического труда и мизерной платы за него,

нищенских, на грани выживания материальных условий существования объективно не могла противостоять конструкторам и монтажникам тотальной системы подневольного труда.

С БАМА – ПОД СТАЛИНГРАД

В 1932 году, еще до завершения строительства Беломорско-Балтийского канала, первые эшелоны с героическими фалангами каналармейцев пошли на другой край света, к Тихому океану. Здесь им предстояло строить Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль, и именовались они соответственно бамармейцами. Однако плановые сроки проектно-изыскательской подготовки трассы оказались проваленными. Многочисленные экспедиции и изыскательские партии различных ведомств, несмотря на отчаянные усилия, не обеспечили бамармейцам необходимого фронта строительных работ ни на генеральном направлении трассы, ни на ее вспомогательных линиях. Прибывшие на Дальний Восток спецконтингенты рабочей силы до 1939 года сосредоточивались главным образом на объектах Комсомольского промышленного узла, усилении забайкальского плеча Транссиба, прокладке второй колеи Амурской дороги.

Сдвиг произошел лишь после полного подчинения всего комплекса проектно-изыскательских работ НКВД СССР. В последующие, 1936–1939, годы строительство развернулось на сооружении линий БАМ – Тынды, Известковая – Ургал, Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре и на крайнем восточном участке генеральной трассы: от Комсомольска и Советской Гавани навстречу друг другу.

К началу Великой Отечественной войны линии, соединяющие Комсомольск и Ургал с Транссибом, действовали в полную силу, почти половина дороги до Тынды находилась в режиме рабочей эксплуатации. Однако в конце 1941 года строительство полностью остановилось.

Степень мобилизации материально-технических ресурсов для нужд войны к началу 1942 года достигла крайних пределов. Их истощение вынуждало к экстраординарным решениям. Так, в процессе подготовки к Сталинградской операции обнаружился глубочайший дефицит рельсопроката, необходимого для строительства железнодорожной линии Сталинград – Саратов.

Необходимые «запасы» рельсопроката «нашлись» на Дальнем Востоке. За неимением иных возможностей была демонтирована железнодорожная линия БАМ – Тында, сняты «лишние» приемоотправочные пути дороги Ургал – Известковая, на станции Карымская и некоторых других на Транссибе. Одновременно с этим в районы прокладки Сталинградской рокады передислоцировались и спецконтингенты. Более сорока тысяч обитателей дальневосточных лагерей, следуя литерными эшелонами, в начале февраля 1942 года оказались в Поволжье.

Транспортная инфраструктура нового этапа хозяйственного освоения и глубоко эшелонированной обороны Дальнего Востока, создававшаяся целых десять лет, была принесена на алтарь победы в решающей битве Второй мировой войны.

К началу августа 1942 года сооружение линии Сталинград – Саратов в основном закончилось. Эшелоны с оборудованием и материалами демонтированных сталинградских заводов, двигавшиеся вслед за укладкой рельсового полотна, буквально в последний момент вышли из зоны боевых действий. Построенная за 133 дня трехсотсорокатрехкилометровая железнодорожная линия Сталинград – Саратов явилась важной транспортной артерией, обеспечившей бесперебойные военные перевозки в период Сталинградской операции и ее успешной реализации.

Победа в Сталинградском сражении отразилась на развитии актуальных военно-стратегических интересов, перспективных целей СССР в Тихоокеанском регионе. Она не только переломила ход войны на европейском театре военных действий, но и открыла возможности для более масштабного и конкретного представления принципиальных итогов и реальных последствий Второй мировой войны. Есть основания утверждать, что определяющее значение разгрома гитлеровцев на Волге для послевоенного миропорядка первым осознало именно советское руководство.

ОСКАЛ ДРАКОНА

До окончательного разгрома фашистской Германии оставалось еще более двух лет, до открытия второго фронта в Европе – свыше года. Оккупированные Германией территории простирались от Атлантики до границ Азии. Япония господствовала в Тихом

океане и, действуя из Южного Китая, методично и упорно продвигалась в направлении к Индийскому океану и британским владениям в Азии.

Договор о нейтралитете с СССР почти ежедневно подвергался проверке на прочность. Локальные, но систематические вооруженные нарушения дальневосточной границы СССР могли в любой момент обернуться взрывом нейтралитета. Соотношение же сил на Дальнем Востоке, начиная с осени 1941 года, складывалось явно не в пользу СССР. Заимствования на Дальнем Востоке воинских формирований, вплоть до морских, пограничных и частей НКВД, в спешном порядке бросавшихся на наиболее опасные участки фронта, существенно снижали потенциал обороноспособности дальневосточных рубежей. Численность японской группировки в Маньчжурии и Корее, накануне войны с Германией превышавшая 600 тысяч человек, наоборот, наращивалась. Мускулатура мощных приготовлений к вооруженной агрессии демонстративно выпирала сквозь тонкую дипломатию нейтралитета.

Договор о нейтралитете с СССР был не только результатом успехов советской дальневосточной дипломатии, но и некоторым итогом доктринальной борьбы между армией и флотом в японских военных кругах. На рубеже двадцатых-тридцатых годов заметный перевес в этой борьбе за приоритеты армии или флота был на стороне идеологов концепции преимущественного наращивания мощи армии. Успехи сухопутных войск в войне с Китаем, развитие и расширение территориальной экспансии на Азиатском континенте до границ с СССР на севере и до традиционных владений Великобритании и других западноевропейских государств на юге, казалось, убедительно свидетельствовали об эффективности ставки на главенствующую роль армии. Однако блеск побед, одержанных в войне против раздробленного на военно-политические уделы Китая, потускнел и померк после инициированных японскими полководцами столкновений с Красной Армией. Ни один из так называемых пограничных конфликтов не достиг успеха, указывавшего на благоприятную перспективу крупномасштабного вторжения. Бои на Халхин-Голе с полномасштабным применением танков, авиации, артиллерии показали, что Красная Армия способна не только держать значительные по силе, заранее тщательно рассчитанные удары, но и готова к активным наступательным действиям.

Тогда японские армейские военачальники потерпели двойное поражение. Первое – от армии потенциального противника, вдруг оказавшегося сильнее, чем предполагалось, и второе – в соперничестве со сторонниками военно-морской доктрины территориальной экспансии. Японские флотоводцы, и ранее не обделенные асигнованиями, окончательно склонили выбор стратегических приоритетов в свою сторону. Перспектива господства на Тихом океане представлялась не только соблазнительной, но и естественной, ввиду островного положения Японии, и реально достижимой. Единственной страной, флот которой мог противостоять японской морской экспансии, были США. Уничтожение этого флота, главного инструмента реализации, введенного США против Японии экономического и в первую очередь нефтяного эмбарго, стало навязчивой идеей японских стратегов. Внезапное нападение японского флота на Перл-Харбор вывело США из состояния самоуверенной созерцательности. Война на Тихом океане уменьшила вероятность и реальную возможность японской агрессии в направлении СССР, но угрозу и опасность ее не устранила.

Нападение Японии на США было безответственным шагом, но логика роковых решений не подчиняется законам здравого смысла, и потому не было никаких гарантий, что опасность японской агрессии против СССР миновала. В этой связи У. Черчилль вполне справедливо отмечал, что «правительства и народы не всегда принимают разумные решения. Иногда они принимают безумные решения, или же одна группа людей захватывает в свои руки власть и вынуждает всех остальных подчиниться своей воле и помогать ей в безрассудных действиях... Мы не можем постигнуть процессы, совершающиеся в человеческом уме и воображении, к которым разум не дает ключа. Однако безумие – это такое заболевание, в войне дает преимущество внезапности».

Советское руководство отнюдь не обольщалось насчет надежности японского нейтралитета. Нацеленность на неизбежность войны была обоюдной, определилась она задолго до заключения договора о нейтралитете.

Ведь в тридцатые годы японский милитаризм вновь восходил к своему звездному часу. С каждым годом нарастала напряженность в арендной зоне Китайско-Восточной железной дороги, построенной в свое время за счет России. В конце концов, двести тысяч кило-

метровую железнодорожную линию строительной стоимостью 375 тысяч золотых рублей пришлось продать за смехотворную сумму – 140 миллионов пен, 30 тысяч рублей серебром, что равнялось стоимости всего десяти верст ее.

Интенсивность и масштабы концентрации живой силы и вооружений, аэродромное и транспортное строительство в сопредельных с СССР районах Маньчжурии свидетельствовали об агрессивных намерениях японской стороны. В случае войны значительная часть Транссиба к востоку от Байкала почти наверняка оказывалась в зоне активных боевых действий. Владивостокская морская база в условиях стратегического превосходства японских военно-морских сил вполне могла стать еще одним памятником бессмертного героизма российского воинства. В тридцатые годы японская сторона неоднократно пробовала российскую границу на прочность, неизменно получая максимально возможный отпор. По пословице: «Тронешь пальцем – протянешь ноги».

К началу сороковых годов японская территориальная экспансия достигла апогея, ее вращение на оси Берлин – Рим – Токио набирало обороты глобального передела мира. Угроза войны зримо приближалась к западным и дальневосточным границам Союза.

Договор о нейтралитете обеими сторонами расценивался в качестве временной, абсолютно ненадежной конструкции, способной рухнуть в самый неподходящий для противной стороны момент. С учетом этого СССР исполнял его требования с униженной беспрекословностью. Японцы же, наоборот, обратили его в инструмент тотального контроля советских морских коммуникаций. Советские торговые суда, особенно после японского нападения на Перл-Харбор и начала войны с США, подвергались досмотру в нейтральных и нередко в российских водах так, будто они нарушили японские морские границы. Наглые, откровенно вызывающие на конфликт провокации японской военщины приходилось терпеть. Но это не могло продолжаться вечно. Рано или поздно справедливость должна была восторжествовать. История не обращается вспять, но свои оплошности, ошибки и случайности она исправляет непременно и неизменно. Хрупкий советско-японский нейтралитет первыми предложили поколебать союзники по антигитлеровской коалиции. В ноябре 1943 года, во время встречи «большой тройки» в Тегеране, президент США и британский пре-

мьер активно зондировали позицию И. Сталина на предмет возможности вступления СССР в войну с Японией, которая все еще весьма прочно удерживала стратегические позиции в Азиатско-Тихоокеанском регионе. У. Черчилль, в частности, сказал, что «Япония может быть гораздо быстрее выведена из войны, если против нее выступит и Россия, и что поэтому американцы могут себе позволить оказать нам большую помощь».

Советский руководитель, приветствуя успехи США на Тихом океане, заявил, что «Советский Союз не может в настоящее время присоединиться к борьбе против Японии, поскольку его вооруженные силы нужны для борьбы с Германией. Советских войск на Дальнем Востоке более или менее достаточно для обороны, но для наступления их надо было бы по меньшей мере утроить. Советский Союз сможет присоединиться к своим друзьям на этом театре после поражения Германии; тогда можно будет выступить в поход вместе».

Разрыв пакта с Японией, к которому западные лидеры совместными усилиями подвигали И.В. Сталина, мог обойтись Советскому Союзу не только неизбежными и значительными человеческими жертвами во имя спасения жизней американских парней, но и столь же явными послевоенными издержками. Отвлечение вооруженных сил на войну с Японией, бесспорно, отразилось бы на динамике наступательных операций против Германии. Почти наверняка можно утверждать, что нашим выдающимся полководцам не досталась бы слава освободителей народов Европы от фашистского ига и героического штурма Берлина. Западные союзники, без сомнения, искренне желая общей и скорой победы в тяжелой войне, в сущности предлагали советскому руководителю гнаться сразу за двумя зайцами, сознательно или же без тайного умысла, не договаривая об однозначном исходе этой житейской парадигмы.

Исторический опыт войн свидетельствует, что соединение усилий против общего врага неизбежно заканчивается сварой, когда наступает время дележа плодов победы. Сохранение и упрочение союза после войны – вечная трагедия победителей.

В свою очередь, немногословный советский руководитель умалчивал, что решение воевать с Японией уже состоялось задолго до тегеранской встречи и независимо от пожеланий союзников. Более того, были обозначены конкретные и, как оказалось впо-

следствии, достаточно близкие к реальным срокам начала военных действий СССР против Японии.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Постановление Государственного комитета обороны СССР о строительстве железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, принятое в мае 1943 года, вскоре после Сталинградского сражения, убедительно свидетельствует, что это решение диктовалось не только исполнением союзнического долга, но в первую очередь собственными политическими и военно-стратегическими интересами СССР.

Сдача линии в эксплуатацию с одновременным завершением ремонтно-восстановительных работ на генеральном направлении Транссиба и его ответвлениях намечалась на 1 августа 1945 года.

Нет необходимости доказывать, что столь жесткие сроки строительства железной дороги к Советской Гавани определялись военными соображениями. Железнодорожная новостройка вместе с линией, связывающей Комсомольск-на-Амуре с Транссибом, должна была стать транспортной артерией, обеспечивающей боевые операции на Сахалине и Курильских островах.

К моменту встречи «большой тройки» в Тегеране были в основном завершены работы по проектно-изыскательской подготовке сооружения железнодорожной линии. Установленные ГКО СССР сроки, вдвое сжатые в сравнении с довоенным проектом, обязывали к поиску нестандартных инженерно-технических решений, как правило, упрощенных и рискованных, но единственно возможных в экстремальных условиях. Тяжелые последствия срыва сроков сдачи дороги были заведомо страшнее рискованных инженерно-технических решений.

Личная ответственность за реализацию решения ГКО возлагалась на Л.П. Берия, в соответствии с приказом которого по НКВД СССР за № 00984/сс от 25 мая 1943 года начальником управления строительства № 500 назначался генерал Ф.А. Гвоздевский, главным инженером – Б.И. Цвелодуб. В составе управления создавались два строительных треста: Нижне-Амурский с объектами работ от Комсомольска до 250-го километра трассы и Восточный – от Советской Гавани до стыка с Нижне-Амурским участком. Позднее, ввиду

особо сложных строительных работ, связанных с преодолением Сихотэ-Алиня, был организован Перевальный трест. Производство работ проектно-изыскательского цикла поручалось Желдорпроекту ГУЛЖДС НКВД СССР в составе двух полевых экспедиций Сихотэ-Алинской, под руководством П.К. Татаринцева и главного инженера М.И. Хомчика, и Приморской – начальник Н.И. Макковеев, главный инженер А.А. Фарафонтъев.

Надзор за строительством должен был осуществлять уполномоченный НКВД СССР, генерал инженерно-технической службы, начальник ГУЛЖДС Н.А. Френкель. Долгожители и постоянные «сидельцы» таежных обителей из уважения к уголовному прошлому генералу именовали его не иначе, как «отец родной».

Законсервированная поздней осенью 1941 года стройка ожила в летние месяцы 1943 года. Оправданным было решение о направлении на строительство № 500 проектно-изыскательских коллективов и строительных подразделений, работавших на его объектах в довоенные годы. Проектировщики и изыскатели, буквально на своих двоих протоптавшие трассу в тридцатые годы, лучше и, главное, быстрее, чем кто-либо другой, справились с задачей вынужденной экономии строительных объемов и дефицитных материалов. К октябрю 1943 года проектно-изыскательскими экспедициями были подготовлены материалы, «обосновывавшие» возможность исключения из титула строительства сооружение двух больших мостов через реку Хунгари, четырех – через реку Тумнин и перевального тоннеля через Аяканский водораздел. После коррекции технических характеристик дизель-электрических паромов, сконструированных Горьковским ЦКБ-51, Комсомольский завод № 199 приступил к их форсированному строительству.

Главным и крайне труднопреодолимым препятствием для проектировщиков и строителей являлся Сихотэ-Алинь. В соответствии с проектом 1939 года через этот хребет предполагалось пробить тоннель длиной 1890 метров. Расчеты, выполненные с учетом ресурсных возможностей военного времени, показывали, что строительство его при максимальной концентрации крайне ограниченных материально-технических и иных возможностей практически невозможно осуществить ранее конца 1947 года. Никто, вплоть до начальника стройки, не хотел брать на себя бремя заведомо тяжелой ответственности за то или иное решение проблемы. Времена

были суровые, нравы крутые, последствия безответственных решений или неисполнения порученных заданий в положенный срок – грозные и неотвратимые. В то же время заповедь «Нет таких крепостей, которые не могли бы взять большевики», не подлежала сомнению.

«Мозговой штурм» Сихотэ-Алинского хребта коллективными усилиями ведущих специалистов Желдорпроекта и управления строительства, организованных в ответственную комиссию во главе с начальником стройки Ф.А. Гвоздевым, действительно позволил взять казавшийся неприступным Сихотэ-Алинь. Сохранились многочисленные фотографии, запечатлевшие работу комиссии по изысканию наиболее экономичного варианта строительства железнодорожного перехода через хребет. В продолжение октября 1943 – января 1944 года комиссия в полном составе с приданными ей инженерами, техниками и рабочими совершила восхождения на перевал с западной и восточной его стороны по всем вероятным направлениям горной трассы. Окончательный ее вариант определился к марту 1944 года и был утвержден к строительству техническим совещанием под председательством Н.А. Френкеля. По результатам доклада начальника Приморской проектно-изыскательской экспедиции техническое совещание постановило: «Принять к строительству вариант открытой трассы, с уклоном 25 % и одним бортовым тоннелем длиной 395 м. Все остальные варианты – отклонить. В связи с краткостью сроков строительства к работе приступить немедленно».

В итоге проектно-изыскательской «ревизии» довоенного технического проекта на предмет экономии материально-технических средств и времени постройки железнодорожной линии снижение строительных объемов составило: по земляным работам – 14 миллионов кубометров, по кладке искусственных сооружений – 300 тысяч. Расход металла и конструкций из него оказалось возможным уменьшить, в сравнении с проектом 1939 года, в четыре с половиной раза, не менее дефицитного цемента – в шесть раз.

Безусловно, важное значение для реализации ответственного задания в установленные сроки имел довоенный строительный задел. К моменту консервации линии в 1941 году ее трасса с отсыпкой земляного полотна была освоена на сто тридцать километров к востоку от Амура и на пятьдесят – от Советской Гавани. Осущест-

влялась интенсивная подготовка базы местных строительных материалов и сооружения тридцати средних мостов, из них восемь находились в завершающей стадии строительства. Значительные объемы гражданского строительства были выполнены на объектах Комсомольского железнодорожного городка, а также на станциях Пивань, Хунгари и Советская Гавань-сортировочная.

Однако «не поддающиеся» уменьшению объемы строительных работ, в сопоставлении с крайне ограниченными материально-техническими возможностями, ресурсами и жесткими сроками, выглядели более чем внушительно. Менее чем за два года с момента появления на трассе первых строительных подразделений предстояло выполнить свыше 14 миллионов кубометров земляных работ, около 23 тысяч кубометров кладки мостов и труб, изготовить и смонтировать две с половиной тысячи тонн металлоконструкций, построить деревянные мосты, лотки и трубы общей длиной около четырех километров, произвести отсыпку 737 тысяч кубометров балласта, построить жилые, служебные и производственные здания общим объемом 560 тысяч кубометров. Все это – в экстремальных природно-климатических условиях, в местности с редким, преимущественно аборигенным населением, которую В.К. Арсеньев называл громадной лесной пустыней, дикой и нетронутой. Притом в обстановке, отягощенной войной, безостановочно перемалывающей в прах жизни миллионов на полях жестоких сражений и героический труд полуголодных, полураздетых женщин и подростков.

Сорок экскаваторов, собранных с менее срочных объектов ГУЛЖДС по принципу «с нищих по нитке – голому рубашка», против как минимум 14 миллионов кубометров земляных работ выглядели не очень представительно. Как и десять камнедробилок, шестнадцать бетономешалок, четыре растворомешалки и четырнадцать кранов типа «Деррик». Почти миллион шпал предстояло изготовить на двадцати пяти шпалорезках.

Строительные объемы и выделенные для их освоения машины и механизмы находились, как говорится, в разных весовых категориях. Первые по всем параметрам многократно превосходили производственно-технические возможности старогодного парка машин и механизмов. Поэтому главную ставку приходилось делать на максимально возможную концентрацию живой рабочей силы. Ее

привлечение в районах новостройки исключалось ввиду почти полного отсутствия населения. В окрестностях вдоль более чем четырехсоткилометровой трассы насчитывалось по методу «от стара до мала» всего 10,7 тысячи человек, в том числе половина из них – обитатели лесозаготовительных лагерей и лагпунктов, оставшихся здесь после остановки и эвакуации стройки в 1941 году. Возможности привлечения на стройку наемной рабочей силы из других районов Дальнего Востока и Сибири даже с применением средств и методов так называемой трудовой мобилизации также не решали проблемы. И без того низкий потенциал трудовых ресурсов Дальнего Востока был существенно истощен и подорван военной мобилизацией. Казалось бы, ситуация безвыходная....

ШТУРМ СИХОТЭ-АЛИНЯ

Можно долго рассуждать о безнравственности использования подневольного труда, нещадной эксплуатации заключенных. Нетрудно набрать бесконечное число реальных сюжетов, фактов, свидетельств об ужасных бытовых условиях лагерников, выматывающих последние силы нормам выработки, об истощении эзков от полуголодного рациона питания. При этом, однако, не стоило бы предавать забвению, что и подростки, и женщины на воле горбились на заводах, стройках и полях по двенадцать-четырнадцать часов в сутки, падали в обморок от голодухи, жили в бараках, казармах, месяцами не покидали цехов. За перевыполнение нормы выработки их вознаграждали дополнительной пайкой. За брак и лень, нарушение трудовой и производственной дисциплины могли «влепить» срок. Где здесь можно провести границу между милосердием и жестокостью, филантропией и бесчеловечностью? Кто больше из поколения людей, переживших военное лихолетье, заслуживает благодарной памяти и признательности? Очевидно, и те, и другие – и преступившие закон, и невинные перед его суровым лицом, одинаково невольные и безвестные жертвы и герои уходящего в историю жестокого XX века, который для России начинался, был и заканчивается дорогой, вымощенной благими намерениями, к недостижимым идеалам.

Глубокой осенью 1943 года недавние строители Сталинградской рокады вновь двинулись в путь литерными эшелонами – на

этот раз к месту своей довоенной дислокации. Одна часть их следовала в Комсомольск-на-Амуре и далее на восток по притрассовой автогужевой дороге, построенной в 1939–1940 годы, до 110-го километра будущей железнодорожной линии. Другая – через Владивосток морем в бухту Ванина и от Советской Гавани на запад, где временная притрассовка обрывалась на 42-м километре. Остальные триста километров до смычки трассы люди продвигались вьючными тропами, разбивая на своем пути лагерные городки из палаток и землянок.

К концу января 1944 года начал действовать автозимник, по которому на автомобилях и гужевыми обозами забрасывались на трассу материалы, машины, механизмы, оборудование и, конечно же, рабочая сила. В первом квартале 1944 года численность работающих на строительстве достигла 45,8 тысячи человек, в том числе преимущественно заключенных. На основных объектах – 31,8, в ремонтных мастерских – 4,2, подсобных сельхозпредприятиях – 3,2 тысячи человек. Остальные 6,6 тысячи человек были представлены административным и инженерно-техническим персоналом, охраной и работниками учреждений торговли, культурно-бытового и медицинского обслуживания.

Основное ядро спецконтингентов, занятых на головных объектах строительства и так называемых барьерных участках – местах концентрированных объемов работ: на Сихотэ-Алинском перевале, сооружении морских причалов в бухте Ванина и паромных на Амуре, составляли заключенные с довоенным стажем работы на строительстве железной дороги Комсомольск – Советская Гавань. В 1942 году они были откомандированы на Волгу и теперь вернулись «домой».

Среди заключенных было немало специалистов: экскаваторщиков, пилорамщиков, крановщиков, бульдозеристов и других профессионалов-виртуозов. Однако даже с учетом этого фактора, помноженного на иллюзорную возможность обеспечения бесперебойной работы машин и механизмов все двадцать четыре часа в сутки в продолжение двух лет, итог получался неутешительный, к тому же ирреальный, фантастический.

К концу 1944 года численность работающих на стройке № 500 достигла наивысшей отметки – 83 тысячи человек. Пропорции между занятыми на основных объектах, вспомогательных произ-

водствах и в инженерно-технических, административных структурах, охране, службах обеспечения и снабжения в целом не изменились. Административный персонал и охрана лагерных зон составляли семь-восемь процентов от численности их подопечных.

Главные усилия строителей концентрировались на всемерном форсировании работ, выполнявшихся Перевальным трестом. Здесь сосредоточилось свыше одной пятой численности рабочих, занятых на основных объектах, более половины экскаваторов, третья часть автотракторного парка – четыреста машин. Максимальная механизация работ на перевале справедливо считалась ключом к успешному освоению громадного и наиболее сложного объема работ. Однако, ввиду нехватки техники, значительные объемы выполнялись вручную. Почти половину всех, кто работал на строительстве перевального бортового тоннеля, составляли землекопы.

Другим сложным участком считалось строительство морских причалов в бухте Ванина. Первоочередность их сооружения определялась необходимостью бесперебойного обеспечения материалами, оборудованием, машинами и механизмами перевальных объектов строительства и приморского плеча железнодорожной линии, отрезанных бездорожьем от материально-технической базы в Комсомольске-на-Амуре. Оборудование и материалы доставлялись морем из Владивостока, а позднее, например паровозы, – из США. Если пополнение, прибывавшее на морских транспорте, еще можно было доставлять с рейда на берег, то разгрузка тяжелого оборудования – экскаваторов, тракторов, автомобилей и другой техники, механизмов и металлоконструкций – без устройства капитальных причалов была практически невозможной.

Основные работы на этом участке, ввиду отсутствия плавучих подъемных механизмов, выполнялись в зимний период 1944 года. А из-за нехватки металла и цемента – из деревянных ряжей. Отсыпка каменной постели под ряжи велась с плотов летом и через майну зимой. Водолазы вручную под рейку выравнивали каменную отсыпку. Летом ряжи рубились на береговых стапелях и отбуксировывались к натяжному бону, где доводились до посадочной высоты. Зимой ряжи рубили на льду напротив майны, далее ручными лебедками их надвигали на место посадки и наращивали до проектной отметки.

Сооружение железнодорожной линии – от рубки просеки до укладки рельсошпаловой решетки – производилось в основном вручную. Вслед за взрывниками в «бой» вводилась армия землекопов. Десятки тысяч мужчин и женщин, вооруженных кайлом, лопатой, ломом, кувалдой, тачками и грабарками, возводили железнодорожную насыпь. В зимний период 1944/45 года численность занятых на строительстве главного и станционных путей искусственных сооружений и производственных зданий находилась на отметке, близкой к шестидесяти тысячам человек, добрую половину которых составляли землекопы. Ручная разработка грунтов с возкой тачками, грабарками и вагонетками превысила треть всего объема земляных работ.

Завезенные на стройку механизированные путеукладчики после нескольких опытов эксплуатации практически не использовались. Строительство железной дороги, осуществлявшееся из двух опорных пунктов – от Амура и океана, для ускорения работ было разбито на пятнадцати-двадцатикилометровые участки с закрепленными на них строительными отрядами, двигавшимися навстречу друг другу. В условиях транспортной разобщенности прорабских участков, связанных лишь упрощенным притрассовым зимником, перевозка путеукладчиков с одного участка на другой с демонтажем и последующей сборкой занимала больше времени, чем их производительное использование. В итоге укладку главного пути удавалось намного быстрее выполнять вручную. Среднесуточная скорость путеукладки была не менее полутора километров, а отдельные строительные отряды преодолевали более двух километров.

Одновременно с сооружением железнодорожного пути возводились производственные, служебные и жилые здания. Их объемы и площади рассчитывались по минимуму, строились по упрощенным проектам из местных материалов. Этот же принцип обеспечения перспективного развития являлся неременным условием проектирования и строительства железной дороги. Проектировщики и руководители строительства ясно сознавали, что директивно установленная пропускная способность в шесть пар поездов обусловлена военными обстоятельствами, что в послевоенный период эта линия, в сравнении с владивостокским выходом к океану на тысячу километров сокращающая сообщение с Камчаткой и Чукот-

кой, будет иметь важное народнохозяйственное значение. Поэтому в технический проект, несмотря на жесткие сроки и крайне лимитированные материально-технические средства, закладывались возможности перспективного роста пропускной способности до двадцати четырех пар поездов.

Трасса прокладывалась через горную и лесную пустыню. Первые отряды строителей, добравшиеся до мест постоянной дислокации через таежные дебри, размещались под крышей из морозного неба. Тепло костра и могильная теснота наспех вырытых землянок служили для них единственным убежищем от пронизывающих до костей ветров и льдистых туманов, забивающих «дыхалку» пучками морозных игл. В зиму 1943/44 года бытовые и прочие условия были самые тяжелые. На всю стройку имелось всего сорок зимних палаток, летние годились разве что для хранения льда и снега, но и в них приходилось жить, утепляясь насколько возможно всеми доступными средствами и способами.

Летом 1944 года было сделано все возможное, чтобы обеспечить сносные бытовые условия. В местах базирования строительных подразделений и будущих станций построили и восстановили 639 жилых помещений из брошенных в 1941 году (землянок осталось менее пятидесяти, столовых кухонь – 116, пекарен – 71, магазинов и ларьков – 53, бань-прачечных – 51, больниц и амбулаторий – 73, клубов и красных уголков – 24). Из 1027 строений жилищно-бытового назначения рубленые составляли четвертую часть, остальные – каркасные, засыпные и в забивку. Одновременно развивалась производственно-техническая база строительства, включавшая пять локомотивных электростанций, 79 ремонтных мастерских, свыше сорока утепленных гаражей, а также конюшни, складские помещения и прочие хозяйственные сооружения.

К весне 1945 года уже никто из руководителей строительства не сомневался, что ответственное задание будет выполнено. И вот 20 июля автономные строительные участки соединились в одну сплошную линию железной дороги от Амура до океана на десять дней раньше директивного срока. 10 августа вступила в полную эксплуатацию паромная переправа через Амур. Государственная комиссия под председательством К.Е. Ворошилова приняла магистраль в строй действующих железных дорог.

Руководство стройки, воодушевленное успехом, выступило с инициативой сооружения памятника строителям дороги к океану. Предлагалось в высшей точке профиля линии, на Сихотэ-Алинском перевале, в районе разъезда Кузнецовского, отсыпать двадцатиметровую каменную пирамиду с обелиском на ее вершине и обзорной площадкой, открывавшей взгляду таежную даль на десяток километров по обе стороны перевала, чтобы в памяти потомков остались если не безвестные герои, то хотя бы признание их трудового подвига в тяжелые годы Великой Отечественной войны. Инициатива пришлось не ко времени. Память эта увековечилась лишь печальной славой ГУЛАГа.

НАС НЕ ЖДАЛИ НА ПИРУ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

В феврале 1945 года, когда секретное строительство железнодорожной линии, предназначавшейся для транспортного обеспечения боевых операций на Курильских островах и Южном Сахалине, приближалось к завершающей фазе, состоялась очередная встреча «большой тройки» в Крыму, в Ялте. Шестилетняя мировая война близилась к концу. Неизбежность полного разгрома гитлеровской Германии и вслед за ней милитаристской Японии была очевидной. Во всяком случае У. Черчилль не сомневался, что угроза британским владениям в Азии, в первую очередь Индии, миновала.

Военно-морские силы США господствовали в Тихом океане. Война на Дальнем Востоке со все большим ускорением приближалась к завершающей фазе. Скорая капитуляция Японии представлялась неотвратимой. В этой обстановке У. Черчилль попытался аннулировать свою, в определенном смысле преждевременную, паническую тегеранскую просьбу о помощи в войне против Японии. В беседах с И.В. Сталиным он акцентировал внимание на тяжелых разрушениях, причиненных гитлеровцами народному хозяйству СССР, громадных человеческих потерях во имя близкой победы над работодателями Европы, сложных проблемах послевоенного экономического развития. Предлагал собеседнику не жертвовать тысячами жизней доблестных русских солдат, не тратить материально-технические ресурсы на войну с Японией, которая, совершенно очевидно, не устоит перед объединенной англо-американской мо-

щью и капитулирует без жертв со стороны России, и без того вынесшей главную тяжесть смертельной схватки за свободу и демократию.

Нет оснований сомневаться в искренности чувств и тем более справедливости оценки Черчиллем решающей роли СССР в победе над фашистской Германией. Справедливы и его указания на разрушительные последствия войны и сложные проблемы послевоенного хозяйственного строительства. Невозможно отказать ему также в рационализме и прагматизме, убедительности доводов о необходимости максимальной концентрации истощенных войной ресурсов на скорейшем разрешении проблем бедственного положения народа-победителя. Иначе говоря, У. Черчилль предлагал И.В. Сталину сценарий, в заключительном акте которого главный герой представлялся беспросветным простофилей и лопухом. В международных отношениях искреннее выражение сочувствия партнеру – далеко не всегда надежный показатель истинных намерений и целей.

Уговаривая советского руководителя не ввязываться в войну с обреченной Японией, английский лидер явно умалчивал о военно-стратегических внешнеполитических последствиях этого отказа. Он явно рассчитывал, что в итоге капитуляции Японии ее территориальные завоевания и сферы влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе, естественно, окажутся под англо-американским контролем.

В этом случае Советский Союз оказывался «третьим лишним». Тихий океан имел перспективу превратиться во «внутреннее море» супермощных военно-морских сил США, а счастливые победители наследовали бы от поверженной Японии громадные пространства от Сиамского залива до южных границ СССР в континентальной Азии и от экваториальных островов до Курильских и Южного Сахалина в тихоокеанской акватории.

Прозорливый британский лидер, похоже, недооценивал своего партнера по антигитлеровской коалиции, который, уклонившись от помощи Англии и США в 1943 году, совершенно справедливо считал, что у России есть на Дальнем Востоке собственные интересы и накопившиеся за сорок лет неоплаченные счета к Японии.

Война, вызревавшая долгие годы, оказалась беспрецедентно скоротечной. Всего через двадцать пять дней после разрыва совет-

ским правительством договора о нейтралитете она закончилась полным разгромом японской группировки в Маньчжурии и в Корее, освобождением Южного Сахалина и уничтожением насмерть стоявших японских гарнизонов на Курильских островах. В результате успешной воздушно-десантной операции капитулировал Порт-Артур.

За громкой славой победы Советской Армии в Северном Китае незаметными остались десантная операция на Курилах и мощный удар по южносахалинскому японскому гарнизону. Обе операции, укоротившие войну и позволившие избежать и без того немалых жертв, стали возможными благодаря новому выходу к океану, построенному руками тысяч безвестных обитателей лагерей.

Эти последние три недели шестилетней мировой войны по меньшей мере на полтора-два послевоенных десятилетия предопределили баланс сил в политическом противостоянии между бывшими партнерами по антигитлеровской коалиции.

В условиях, когда недавние верные союзники обратились в непримиримых врагов, их равенство в силе стало единственным верным средством сохранения мира между ними.

До середины шестидесятых годов Советский Союз являлся главным конфигурантом внешней и внутренней политики стран азиатского побережья Тихого океана: от Северной Кореи в Японском море до Вьетнама в Южно-Китайском. О том же, что могло случиться в результате реализации плана британского лидера, надевшегося добыть победу над Японией «на двоих», можно лишь предполагать по запоздалым рецидивам его осуществления – американским войнам в Корее и Вьетнаме.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Бросок через Сихотэ-Алинь или история одной секретной строчки // Дальний Восток. 1995. № 8. С. 199–218.

ЧЕРНЫЕ МИРАЖИ

Нефть на Дальнем Востоке есть. Вопрос лишь в том, станет ли она со временем тем «локомотивом», который вытянет экономику региона в XXI век. Но вне зависимости от того, какое место займет «черное золото» в перечне стратегических ресурсов Дальнего Востока в перспективе, необходимо ответственное изучение опыта Западной Сибири. Увы, «нефтяное чудо» не вознесло сибиряков на вершины благосостояния и процветания, а напротив, экологические и социально-экономические проблемы их многократно обострились. Сливки же сняли развитые страны Запада, получившие в свое распоряжение мощное средство давления на «нефтяных королей» Ближнего Востока...

В канун форсированного освоения ресурсов Сахалинского шельфа публикация статьи «Черные миражи» академика Российской академии социальных наук Владимира Александровича Ламина обретает значение указания на драматический прецедент. Учет его особенно необходим при разработке долгосрочных программ развития Дальнего Востока и социально-экономической стабилизации в краях и областях региона.

КАК ВСЕ НАЧАЛОСЬ

Стимул для систематических исследований нефтегазоносности Сибири и Дальнего Востока был задан постановлением ЦК ВКП(б) от 15 ноября 1930 года, потребовавшим развернуть широкий фронт геологоразведочных работ в восточных районах СССР. Ученые и специалисты отреагировали на появление директивы незамедлительно. Уже в сезон следующего года полевые партии и отряды приступили к изысканиям в различных районах Сибири и Дальнего Востока.

Мобильные геологоразведочные отряды «охотились» за слухами, опросными сведениями, легендами и рассказами очевидцев. Они оперативно реагировали на любой сигнал о нефтепроявлениях. Нефть искали на Алтае и Амуре, в Якутии и на Таймыре, в нижнем течении Иртыша и на островах Северного Ледовитого океана,

в Обь-Енисейском междуречье и на восточных склонах Урала. Маршрутной съемкой, шурфованием и ручным бурением охватывались все большие площади обширных сибирских и дальневосточных пространств. Однако полевая проверка различного рода устных и письменных свидетельств о нефтепроявлениях заканчивалась одним и тем же отрицательным итогом. Передававшиеся из поколения в поколение легенды не подтверждались, правдивые рассказы оказывались ложью, слухи выдумкой, архивные данные свидетельствами, далекими от истины.

Одновременно разворачивались нефтепоисковые работы по научным основаниям. Научно-гипотетическими целеуказаниями обеспечивался нефтепоиск в трех районах: в Кузбассе, в Минусинской котловине и Прибайкалье. На выявлении нефтяной потенции последнего концентрировались основные усилия и замышлялись грандиозные планы формирования нефтегазодобывающего комплекса. Местные административные и плановые органы вынашивали идею строительства газопровода в Иркутск с восточного побережья Байкала, где многочисленные признаки нефтегазопроявлений фиксировались со времен проектно-изыскательской подготовки Транссиба.

Наряду с «охотой» за слухами и полевой проверкой научно-теоретических указаний практика нефтегеологических исследований в Сибири и на Дальнем Востоке предопределялась финансово-экономическими соображениями. Различного рода специалисты высокого ранга, но, как правило, весьма далекие от геологической науки, полагали, что кардинальные усилия и средства, отпускавшиеся на нефтепоисковые исследования в восточных районах страны, следует концентрировать на изучении нефтеносности территорий в зоне экономического воздействия Транссиба, то есть там, где дефицит углеводородного сырья ощущался острее всего. По их убеждению, открытие нефтяных месторождений за пределами транспортной доступности, например на севере Западной или Восточной Сибири, в Якутии или на Таймыре либо в других слабо-населенных и малообжитых местностях, не могло иметь практического смысла в течение длительного периода. Согласно этой, мягко говоря, довольно оригинальной теории, считалось, что если нефть не будет обнаружена в непосредственной близости к промышленным центрам, в зоне Транссиба, то продолжать и тем более форси-

ровать нефтепоиск по меньшей мере неразумно из-за чрезвычайно высокой, экономически неприемлемой стоимости добычи, транспортировки и переработки. «Дальнозоркость» этого прагматизма происходила от крайне ограниченных технико-экономических возможностей треста «Востокнефть». Главной его задачей являлось форсирование роста нефтедобычи на уже известных месторождениях Урало-Волжской провинции, Южного Приуралья и на Сахалине. За невыполнение плана нефтедобычи снимали голову, за посредственную же организацию нефтепоиска можно было отделаться жутким, но не смертельным испугом.

Ввиду жесткой, фактически директивной привязки нефтепоиска к промышленной зоне Транссиба основные усилия полевых нефтегеологических исследований сосредоточивались на практической проверке научных гипотез, не гарантировавших, но и не исключавших присутствие промышленных месторождений в Прибайкалье, Минусинской котловине и в Кузбассе.

Несправедливо было бы утверждать, что научно-теоретическое обоснование нефтепоиска в зоне Транссиба зависело исключительно и абсолютно от ведомственных финансово-экономических соображений. Предположения о перспективности геологических структур Кузбасса, Минусинской котловины и Прибайкалья высказывались задолго до организации треста «Востокнефть». Руководителей треста подкупала возможность быстрого достижения успеха, которую не исключали ученые, полагавшие, что геологические структуры Южной Сибири наиболее благоприятны для этого.

За гипотезами нефтеносности Южной Сибири к востоку от Кузбасса стояли крупные научные имена и практические авторитеты: В.А. Обручев, Н.С. Шатский, В.Д. Рязанов, А.Л. Чекановский, К.И. Богданович и одно время М.А. Усов. Последний, правда, еще в 1920 году пришел к выводу, что байкальский нефтяной феномен образуется «за счет какого-нибудь сапропелита, опустившегося на большую глубину, подвижные битумы которого выходят на поверхность. Это дает знак о присутствии нефти на глубоком горизонте, количество которой едва ли заслуживает промышленной разработки».

Крайне редко случается, чтобы ученая знаменитость хотя бы на пядь отступила от воздвигнутого ею же пьедестала непогрешимости и окончательной истинности. Однако ученым, прогнозировав-

шим вероятность успешного нефтепоиска в южных районах Сибири, достало мужества признать ошибочность своих прогнозов. Вслед за М.А. Усовым, правда более десятилетия спустя, Н.С. Шатский и ряд других ученых, прежде настаивавших на приоритете нефтяного потенциала южных районов Сибири, практически отказались от своих научных рекомендаций. Шатский в этой связи, в частности, писал: «Сибирь действительно бедна нефтью. Такое предположение, по-видимому, в значительной мере правильно, но только неверно часто высказываемое мнение о полном отсутствии нефти в Сибири».

Примечательно, что и Шатский, и другие специалисты, ранее направлявшие нефтепоиск на юг Сибири, воздерживались от каких-либо рекомендаций. Вместо полевых нефтепоисковых исследований предлагалось пойти по пути систематического и широкомасштабного общегеологического изучения громадных пространств Сибири и Дальнего Востока. С тем, чтобы на основе полных данных об общем геологическом строении всей территории квалифицированно и окончательно решить вопрос о ее нефтеносности. Однако эта программа при всей ее привлекательности и рационализме в действительности оказалась благим намерением. Для систематического общегеологического изучения Сибири и Дальнего Востока требовались значительные материально-технические и финансовые средства и, очевидно, не одно десятилетие. Ни того, ни другого в запасе не имелось. К тому же перед трестом «Востокнефть» стояли совсем другие задачи.

Безуспешность нефтепоиска в южных районах Сибири и своего рода капитуляция ученых-теоретиков, направлявших и вдохновлявших практику нефтепоиска в промышленной зоне Транссиба, обусловили затухание и свертывание полевых нефтегеологических исследований в Кузбассе, Минусинской котловине и в Прибайкалье. К тому же стало известно, что создание и распространение мифа о байкальской нефти на совести некоего З.А. Березовского, который в 1902–1903 годах пытался нажиться на продаже застолбленных им горных отводов. Воспользовавшись наивностью горного начальника В.Д. Рязанова, делец повсеместно прославлял его как первооткрывателя байкальской нефти. Сам же фальсифицировал буровые пробы, пропитывая их бакинским керосином. Махи-

нация вполне удалась. Вскоре местные, столичные и зарубежные газеты запестрели сообщениями о байкальской нефти, не уступающей, а по некоторым свойствам превосходящей знаменитую пенсильванскую. Разоблачение тайны бакинского происхождения байкальской нефти поставило под сомнение перспективы нефтепоиска в Прибайкалье. Аналогичная история произошла на Алтае, где также были раскрыты секреты коммерческих фокусов с бакинской нефтью и местными горными отводами. Нефтепоиск в Кузбассе и в Минусинской котловине не был дезориентирован махинациями, но его стабильная безрезультативность привела к тем же последствиям.

В обстановке крушения прогнозов, надежд и иллюзий и из-за отсутствия возможностей и средств, необходимых для общегеологического изучения и картирования всей территории Сибири и Дальнего Востока, нефтепоисковые работы оказались без конкретных и перспективных целеуказаний. Научно-теоретическая дискуссия о природе происхождения нефти, развитии и формировании нефтеродящих геологических структур, географии и стратиграфии их размещения, естественных запасов нефти в земных недрах и ее исчерпании, в ходе которой высказывались взаимоисключающие положения, еще больше дезориентировала выбор практического направления полевых работ. Для выхода из образовавшегося тупика нужен был авторитет, способный принять на себя ответственность за принципиально новое целеуказание и направление нефтепоиска. И такой авторитет, как это всегда или часто случается в ситуациях, кажущихся безнадежными и безвыходными, не замедлил явиться.

Академик И.М. Губкин, выступая на проходившей в 1932 году в Свердловске выездной сессии АН СССР, заявил о возможности нахождения нефти на восточном склоне Урала, в Западной Сибири, в тех районах, где юрские угленосные отложения могли перейти в нефтеносную фацию. В июле того же года в интервью газете «Правда» это предположение трансформировалось в категорическое утверждение.

Авторитет Губкина в кругах специалистов был очень велик. Только что блестяще оправдался его прогноз о месторождениях нефти в Поволжье. Район Чусовских Городков, указанный Губкиным, находился в фазе интенсивного роста нефтедобычи.

Однако в научной среде указание на нефтеносность геологических структур Западной Сибири было воспринято как «очередной авантюризм Губкина». С различной степенью корректности или безапелляционности весьма значительная часть ученой публики решительно и прямолинейно или же уклончиво, с оговорками, но в целом дружно и настойчиво предостерегала практиков о неперспективности болотно-таежной безбрежности Западно-Сибирской низменности. «...На территории Западно-Сибирской низменности возможность обнаружения промышленных месторождений нефти теоретически хотя и вероятна, но в действительности, если принимать во внимание известные данные о геологическом строении, крайне невелика», – констатировал Н.С. Шатский. Другой оппонент заявлял еще более однозначно и категорично: «Третичные породы, и особенно верхнеюрские и меловые, представлены и по склону Урала, и по окраине Таймыра, а также в районе среднего течения Оби... нахождение первичной нефти в которых по аналогии с соответствующими Русской платформе породами исключается».

Эти и подобные возражения против приоритетов нефтепоиска на Западно-Сибирской низменности обосновывались теми же данными о ее геологии, которыми оперировал И.М. Губкин. Но результаты их научного обобщения и практические рекомендации были полярно противоположными. В марте 1934 года на Всесоюзном совещании работников «Главнефти» и «Востокнефти» И.М. Губкин в заключительной речи, подводящей итог дискуссии о выборе генерального курса нефтепоиска в восточных районах страны, подчеркивал: «Я полагаю, что у нас на востоке Урала, по краю великой Западно-Сибирской депрессии, совпадающей с Западно-Сибирской низменностью, могут быть встречены структуры, благоприятные для скопления нефти... Это, безусловно, требовало и требует больших средств, риска и упорства. Спрашивается, есть ли для такого риска основания? На этот вопрос при современном знании района мы должны ответить утвердительно».

За десять последующих лет геологи, работавшие в Западной Сибири, проявили и упорство, и риск, но не имели достаточных средств для достижения обозначенной цели. Главное, чего удалось добиться И.М. Губкину и его немногочисленным единомышленникам и сторонникам, это включение территории Западно-Сибирской низменности в перечень районов с перспективой на нефте-

ность, наравне с Ленско-Витимской впадиной, Хатангой и западной окраиной Сибирской платформы. И еще, что впоследствии оказалось исключительно важным, были организованы Западно-Сибирский геологоразведочный трест и геофизическая экспедиция.

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ЗАКОНОМЕРНЫЙ СЛУЧАЙ

Поисковое и структурное бурение на территории Сибири и Дальнего Востока в тридцатых годах производились в масштабах и темпах, напоминавших пословицу: «Улита едет, когда-то будет». К 1943 году к югу и северу вдоль западносибирского участка Транссиба было пройдено менее дюжины скважин глубиной от 350 до 1850 метров. В других районах Западной Сибири бурение производилось на нескольких десятках площадей на глубину от ста до трехсот метров. Ни одна из них признаков нефтеносности не обнаружила. Вопросы территориального размещения пунктов бурения, как и прежде, разрешались с позиций экономии финансовых затрат и дефицитных материально-технических средств. Основные работы велись на площадях в поясе промышленного освоения Транссиба. Прогноз И.М. Губкина о нефтеносности Западно-Сибирской низменности нередко толковался прямолинейно и утилитарно. Считалось, что достаточно ткнуть здесь в любом месте и чуть ли не пальцем, как тотчас же польются потоки промышленной нефти. Указания на необходимость больших затрат и упорства, не исключавшего риска, определенной частью руководства и специалистов «Востокнефти» воспринимались как остережение от большой вероятности неудачи.

В 1943 году Западно-Сибирский геологоразведочный трест и геофизическая экспедиция были расформированы. Кадры специалистов и производственно-техническая база по распоряжению Наркомнефти передислоцировались в районы Средней Азии. Нефтепоисковые работы на территории Западно-Сибирской низменности, едва начавшись, остановились.

Обусловленная войной пауза могла, вероятно, затянуться на продолжительное время, если бы в среде ученых не было людей, преданных однажды осенившей их идее, а еще чаще истине, добытой далеко не легким трудом познания. Одним из таких фанатов, в

лучшем смысле этого слова, был томский профессор М.К. Коровин. Еще в 1932–1933 годы он опубликовал в местных изданиях серию статей, подводивших под «фантастический», а точнее фундаментальный прогноз И.М. Губкина конкретные опоры. Последующие почти полтора десятилетия исследования ученого были полностью посвящены оснащению идеи нефтеносности Западной Сибири конкретными геологическими данными и построению на их основе теоретических конструкций.

В первый послевоенный день, 10 мая 1945 года, на первой же научной сессии только что организованного в Новосибирске Западно-Сибирского филиала АН СССР М.К. Коровин сделал доклад «Перспективы нефтеносности Западной Сибири и пути дальнейших геологических исследований». Название доклада и, естественно, его содержание свидетельствовали, что автор идеи полон неиссякаемой веры в обозначенную им перспективу. Эту свою убежденность, основательно оснащенную доказательствами, Коровину удалось передать слушателям. Сессия единодушно постановила представить основные положения доклада на рассмотрение председателя Комиссии по нефти и газу при Президиуме АН СССР академику А.П. Бардину, давнему куратору сибирской индустрии, непосредственному участнику ряда ее новостроек. Главные позиции доклада сводились к обоснованию возобновления прерванных войной нефтепоисковых работ в Западной Сибири и приоритетной ориентации их в глубь территорий, расположенных к северу от Транссиба. Автор также полагал, что следует отказаться от практики погони за поверхностными признаками нефтепроявлений, от бурения в надежде на удачу, на счастливый случай. Он предлагал разработать и реализовать сетку структурного бурения, результаты которого позволят составить наиболее полную картину геологического строения территории.

Тишина, воцарившаяся в Западной Сибири после ликвидации в 1943 году геологоразведочных структур, была взорвана. Академик А.П. Бардин энергично поддержал сибирскую инициативу. В письме на имя наркома Н.К. Байбакова он настоятельно предлагал возобновить нефтегеологические изыскания. Менее чем через год дело, казавшееся безнадежным, стало набирать обороты и приобретать ускорение. В марте 1946 года Наркомат нефтяной промышленности СССР был преобразован в два самостоятельных ведом-

ства. Одному из них, Наркомату восточных районов, доверялась вся территория от Урала до Тихого океана. Под его эгидой началось в необычайно высоком в условиях послевоенной разрухи темпе восстановление геологоразведочных подразделений. Существенной коррекции подверглись стратегия и тактика организации и производства нефтепоиска. Главные усилия сосредоточились на реализации разработанной к 1949 году сетки структурного бурения.

Все это «разбередило» давние проблемы научно-технических представлений о потенциальной нефтеносности Западной Сибири. Старые оппоненты теперь уже покойного И.М. Губкина вновь оперативно отмобилизовались против безнадежных затрат на поиск нефти там, где, согласно их представлениям, ее просто не могло быть. Poleмика возродилась с новой силой. Восстанавливать и комментировать все ее перипетии, думается, нет смысла, поскольку ее новый тур не отличался принципиальной новизной от дискуссий тридцатых годов. Неизменной осталась и взаимоисключающая аргументация полярно противостоящих сторон. Добавилась лишь жесткость, бескомпромиссность средств, во всеоружии которых велась полемика. Дело доходило до того, что стороны обвиняли друг друга в измене неколебимым догматам марксизма, а такие выпады на рубеже сороковых-пятидесятых годов были чреваты тяжелыми последствиями не только для обвиняемых, но нередко и для обвинителей.

Единственное, в чем сходились противоборствующие школы, сводилось к признанию структурного бурения. При этом каждая из сторон признавала эту необходимость со своих позиций. Ученые, считавшие, что Западно-Сибирская низменность лишена промышленных месторождений нефти, предполагали в результате структурного бурения получить неопровержимые доказательства своей правоты. Последователи же И.М. Губкина не сомневались, что итоги его убедительно и окончательно продемонстрируют практическую значимость, а следовательно, и непререкаемую истинность фундаментальных научно-теоретических построений их учителя. В ожидании результатов жар полемики на время унялся. Соглашаясь с необходимостью структурного бурения, обе школы шли ва-банк. Одна из них неизбежно должна была проиграть. Но какая – это во многом зависело не только от качества и уровня разработки

сетки буровых работ, но и в значительной мере от стечения непредсказуемых случайностей.

В конечном счете вышло так, что именно закон случайности во многом повлиял если не на окончательный исход спора о нефтяной будущности Западной Сибири, то по меньшей мере ускорил фактическое приближение к ней.

Согласно сетке структурного бурения, одну из скважин, координаты которой были точно определены, полагалось пройти в Березовском районе, в низовьях Оби. Зимой 1952 года в район будущих буровых работ прибыл А.Г. Быстрицкий, только что назначенный начальником и старшим геологом партии опорного бурения. Ему предстояло, определившись на месте, выбрать удобные площадки для производственного и бытового обустройства буровой партии и разгрузки барж с оборудованием и материалами. Опросив местных жителей, Быстрицкий выяснил, что в летний период место будущего бурения почти практически недоступно даже для старожилов. Доставка же в эту точку грузов будет сопряжена с невероятными усилиями, затратами средств и, главное, времени.

Сообразуясь с местными условиями, которые отличались от карты как вода от неба, Быстрицкий решился на беспрецедентный поступок. Самолично, без согласования с «верхами», он перенес точку заложения опорной скважины в пункт, более доступный для производственного и бытового обустройства партии. Самовольство начальника обнаружилось, когда проходка скважины шла полным ходом и с опережением графика. Исправить положение было уже невозможно. В качестве воспитательной меры и наказания за самовольство, граничащее с безответственностью, главный геолог экспедиции М.В. Шилавин объявил А.Г. Быстрицкому выговор. Справедливости ради следует заметить, что начальник партии был профессионалом не из числа посредственных. Наверное, решаясь на отступление от проектной точки заложения скважины, он руководствовался не только соображениями весьма относительного в условиях Севера производственно-бытового комфорта, но и профессиональными знаниями и интуицией. Так или иначе, но его величество случай поставил точку бурения точно над газовым месторождением. Позднее было установлено: проектная точка заложения скважины находилась за пределами контура газового месторождения и в случае проходки могла дать только воду. Одиннад-

цать лет спустя, в 1964 году, выговор, объявленный А.Г. Быстрицкому за грубейшее нарушение производственной дисциплины, был вполне компенсирован присуждением ему, в числе других первооткрывателей Березовского газоносного района, Ленинской премии.

Открытие Березовского газоносного района вдохновило всех, кто верил в нефтяную будущность Западно-Сибирской низменности. В последующие шесть лет фронт нефтегазопоиска расширился, его глубина и производственно-техническое обеспечение неуклонно наращивались. Данные гравиметрии и сейсморазведки территорий, расположенных к югу от Березова, указывали на присутствие потенциально нефтеносных структур. Ряд опорных скважин, сеть которых к весне 1959 года была оперативно дополнена, а в районах к югу от Березова до Колпашева откорректирована по данным гравиметрии и сейсморазведки и существенно уплотнена, летом 1959 года дали притоки нефти, свидетельствующие, что ее промышленные месторождения где-то рядом. И, наконец, 22 июня 1960 года скважина в верховьях реки Конды взметнулась мощным нефтяным фонтаном. Открытие, к которому геологи шли с упорством и риском четверть столетия, состоялось.

Последующие три года работ с полным основанием можно назвать звездным часом. Западная Сибирь превратилась в своеобразный полигон для открытия нефтяных месторождений. Они следовали одно за другим, и каждое новое превосходило по мощности предыдущее.

ЗДОРОВЫЙ КОНСЕРВАТИЗМ И НЕДУГ ХРОНИЧЕСКОЙ ЭЙФОРИИ

Казалось бы, оппоненты И.М. Губкина были посрамлены. Однако скептиков, теперь уже по поводу состоявшегося прогноза, не убавилось. На щит были подняты проблемы экономической эффективности народнохозяйственного освоения нефтяных и газовых месторождений. Транспортная недоступность или значительная удаленность месторождений от промышленных центров, отсутствие местных трудовых ресурсов и, более того, крайне низкая плотность населения, элементарная необжитость громадных территорий, во всех отношениях экстремальные природно-климати-

ческие и физико-географические условия – все это действительно создавало препятствия на пути освоения залежей «черного золота». Как и дороговизна технологий, промышленного и гражданского строительства, труда, социального и жилищно-бытового обустройства привозной рабочей силы. К тому же, по оценке экспертов, явно не импониовавших инициаторам немедленного хозяйственного освоения нефтяного потенциала, годовой объем нефтедобычи в 50 миллионов тонн мог быть достигнут не ранее чем через десять, а то и все пятнадцать лет. Такой же прирост представлялось возможным получить на базе действующих нефтедобывающих районов, причем с меньшими затратами. В свою очередь на оппонентов, полагавших разумным законсервировать открытые месторождения, обрушился камнеград критики. Находясь под глубоким воздействием эйфории, бесспорного блистательного успеха, вдохновители, организаторы и руководители нефтепоиска, образно говоря, воспарили на нефтяных и газовых фонтанах. Попытки приземлить их указаниями на необходимость подготовки технико-экономической и производственно-технологической базы квалифицировались как проявления ретроградства. А между тем для здорового консерватизма имелись серьезные основания с далеко идущими последствиями, которые просматривались сквозь феерию нефтяных фонтанов.

Нефтепоисковые работы, производившиеся в Западной Сибири по меньшей мере четверть столетия, увенчались полным подтверждением научного прогноза – это бесспорный факт. Но столь же неопровержимо и то, что за десятилетия не во всем последовательного, но всегда упорного нефтепоиска никому и в голову не пришло хотя бы на умозрительном уровне, в черновом варианте обратиться к разработке гипотезы плана или программы технико-экономического освоения территории на случай, если ставка на нефтяные сокровища окажется удачной. А между тем Тюменская область, на территории которой были выявлены кардинальные средоточия углеводородных месторождений, к началу шестидесятых годов по уровню и динамике развития промышленного потенциала, в сравнении с другими краями и областями Сибири, находилась в числе последних аутсайдеров. Население большей части ее громадной, простирающейся до полярного побережья территории существовало в режиме присваивающих форм хозяйствования. Пу-

тинное рыболовство, охотничий и другие виды таежного промысла, оленеводство, лесодобывающие и лесоперерабатывающие, рыбоконсервные, пимокатные, овчинопошивочные предприятия составляли основу производства ее северных районов. В южной части области доминировали аграрные отрасли. В отличие от других территорий Западной Сибири, получивших мощный импульс промышленного роста в годы Великой Отечественной войны, Тюменская область, в том числе ее административный центр город Тюмень, по ряду причин пребывала в патриархальной полудреме. Начавшаяся в середине пятидесятих годов в Сибири новая фаза динамичного роста численности городского населения, обусловленная крупным промышленным строительством, ее также практически не затронула.

Противники незамедлительного освоения тюменских кладов не отрицали возможности их штурма. Но не без оснований указывали, что форсаж обойдется крайне дорого, а издержек можно избежать в варианте несуетливой подготовки инфраструктуры будущей нефтегазодобычи. Несколько преувеличивая масштабы затрат, они утверждали, что добыча и транспортировка углеводородов в условиях таежной глуши будут похожи на реализацию аналогичного предприятия на Луне. Однако воодушевленные долгожданным успехом первооткрыватели предпочитали действовать по формуле «Куй железо, пока горячо». Их неукротимая энергия генерировалась также механизмом прямой зависимости масштабов, динамики и судьбы дальнейших нефтегеологических изысканий от впечатляющего эффекта, который можно было произвести на директивные и планово-распорядительные инстанции государства немедленным включением в хозяйственный оборот выявленных месторождений нефти и природного газа. Так, чтобы продемонстрировать, как говорится, наяву несостоятельность доводов оппонентов, они, не считаясь с затратами, организовали доставку сырой нефти с Шаимского месторождения на Омский нефтеперерабатывающий завод по реке. Правда, на специалистов-прагматиков эта акция не произвела впечатления, но рапорт высшему партийному руководству об этом героическом усилии во имя процветания и могущества социалистического государства достиг цели.

Здесь уместно заметить, что множество экономических решений в России, в первую очередь особенно крупных, масштабных,

принимались и воплощались традиционно, начиная, пожалуй, с эпохи Петра I, отнюдь не по экономическим соображениям. Генеральным фактором продвижения большинства крупномасштабных проектов и начинаний к реализации часто являлись их величественность, грандиозность, потрясающая здравый смысл фантастичность, непосильные для народов других стран героизм и мужество, требовавшиеся для их осуществления. Помпезность, величественность, героичность, блистательность, беспрецедентность во все времена отечественной истории служили главными определяющими ключевыми императивами в аргументации технико-экономического обоснования крупномасштабных замыслов и начинаний. Реализация каждого из них непременно гарантировала фундаментальное и окончательное разрешение какой-либо исключительно важной проблемы или большого комплекса их, но на деле ничего подобного не совершалось.

Нарастающий вал прогнозируемой годовой добычи, объем которой, по расчетам сторонников незамедлительного хозяйственного освоения тюменских нефтегазовых месторождений, к 1980 году должен был составить не менее двухсот миллионов тонн, служил одним из главных аргументов в полемике с оппонентами, полагавшими, что форсированное включение западносибирских месторождений в промышленную фазу обойдется крайне дорого и не оправдает колоссальные затраты. По мере увеличения прогнозируемого объема добычи позиции оппонентов, не верящих и сомневающихся, становились все менее прочными. Одно дело, когда идеологи создания нового нефтедобывающего района оперировали объемом в пятьдесят миллионов тонн, который действительно можно было бы получить через десять-пятнадцать лет на базе традиционных районов нефтедобычи, и совершенно другое, когда речь шла о четверти миллиарда тонн, который ни первый, ни второй «Баку», ввиду ограниченности естественной базы, дать не в состоянии.

Не менее «убийственным» средством доказательства высочайшей экономической эффективности тюменской нефтедобычи являлось сопоставление метража буровой проходки на единицу площади территории. К началу 1965 года в Западной Сибири на каждый квадратный километр площади в среднем приходилось около тридцати сантиметров буровой проходки, а в нефтедобывающих районах Урало-Поволжья – от 35 до 45 метров. Эти конкретные со-

отношения использовались как неотъемлемые указания на безосновательность рассуждений об астрономической стоимости затрат, необходимых для хозяйственного освоения тюменского нефтяного потенциала. В действительности же эта математическая абстракция указывала лишь на то, что пространственные масштабы Западной Сибири на два-три порядка превосходят территорию Башкирии и Куйбышевской области. Экономического смысла в ней было не больше, чем мозгов в тени от головы. Однако на центральные директивно-распорядительные и планово-исполнительные инстанции, от которых зависел исход дискуссии, эта математическая формула производила впечатление. Причем совершенно не принималось во внимание, что проходка опорных и структурных исследовательских скважин весьма отличается от стоимости производства добычного бурения, требующего более высокого уровня производственного и материально-технического обеспечения и инфраструктурного обустройства.

Третий, если можно так сказать, синтетический, обобщающий суммирующий довод в обоснование незамедлительной трансформации цикла нефтепоисковых работ в фазу нефтедобычи опирался не столько на результаты геологических изысканий, сколько на идеологические догматы, часто доминировавшие в сфере принятия ответственных экономических решений. Суть этого парадокса проявлялась в том, что генеральный курс внутренней экономической политики был постоянно ориентирован на достижение крупномасштабных целей. Чем величественнее формулировалась очередная технико-экономическая проблема или народнохозяйственная задача, тем больше открывалось шансов получить для их решения соответствующие средства и иные возможности реализации. Отечественная экономика эпохи социализма, производственно-техническая база которой изначально создавалась под флагом лозунга «Догнать и перегнать» передовые в технико-экономическом отношении страны по выпуску основных видов промышленной продукции и затем по всем абсолютным показателям производства, испытывала постоянную потребность в проектах и начинаниях, обещавших достижение возжеленной цели. Инициатива тюменских партийно-советских деятелей и геологов, открывающая перспективу для выхода страны на первое место в мире по добыче углеводородного сырья, явилась как нельзя кстати.

Ретроспективно оценивая энергичную и подчас скоропалительную тюменскую нефтегазовую инициативу, следует признать, что хотя она и не оправдала надежд, возлагавшихся на нее в плане сообщения Сибири, и в частности Тюменского региона, мощного импульса ускоренного, опережающего преимущественного разрешения проблем социального и технико-экономического прогресса, в целом ее реализация явилась значительным событием многомерного масштаба. Из множества в разное время разрабатывавшихся и предназначавшихся для реализации в Сибири и на Дальнем Востоке крупномасштабных хозяйственных проектов Тюменский нефтегазовый отличается, пожалуй, наибольшим экономическим и социальным эффектом.

Более чем оправдались расчеты по достижению годового объема добычи. В 1980 году, через пятнадцать лет, если вести счет от 1965 года, она составила 315 миллионов тонн более половины всей добычи нефти и конденсата в СССР. По объему годовой добычи углеводородов СССР вышел на первое место в мире. Сам факт выхода СССР в мировые лидеры нефтедобычи мог не иметь скольконибудь серьезного значения, кроме морально-идеологического. Еще бы! Ведь оказалось, что социалистическому хозяйству любые проблемы по плечу и лозунг «Догнать и перегнать» не пустая фраза, а славная реальность. Для руководителей директивных органов, находившихся в плену недальновидных представлений о решающей роли количественных факторов в социальном и технико-экономическом прогрессе, этот довод инициаторов был в высшей степени убедительным. Однако ни инициаторы тюменской нефтедобычи, ни столпы власти и плановой социалистической экономики, ни маститые ученые-экономисты, нацеливаясь на очередной выдающийся рекорд, не думали не гадали, что реализация их решения неожиданно совпадет с мировой фазой технического прогресса, проявившейся в стремительном росте нефтепотребления, которая на языке политэкономии именовалась топливно-энергетическим кризисом.

НЕУДАВШИЙСЯ НЕФТЯНОЙ БЛИЦКРИГ

Ко времени, когда нефтедобывающие территории Аравийского полуострова консолидировались под флагом требований спра-

ведливых тарифов, западносибирская нефтедобыча приблизилась к четверти миллиарда тонн в год и сыграла не последнюю роль в заключении компромиссного соглашения между нефтедобывающими и нефтепотребляющими странами. Появление сибирской нефти на международной арене, а еще больше опасения, что Запад ответит взаимностью советской стороне, изъявлявшей готовность «залить под пробку» и «загазовать до предела» партнера, способного поставить прогрессивное оборудование, дефицитные материалы для тюменской нефтегазодобычи, сделали аравийских шейхов намного покладистее.

Многочисленные, разнообразные, подчас изощренные попытки СССР закупить на западном рынке необходимые для форсированного и эффективного освоения нефтегазового потенциала Западной Сибири оборудование, технологии и иные средства современного производства неизменно встречались со стойким отказом, категорическими запретами, жесткими ограничениями. Основные мощности и техническую базу добывающего и перерабатывающего производства, а также трубопроводного строительства пришлось модернизировать, наращивать и строить заново собственными силами и средствами.

Пожалуй, лишь одна ФРГ осмеливалась нарушать западноевропейскую солидарность в области запретов на торговлю в СССР так называемыми стратегическими материалами, оборудованием, технологиями, дефицит которых обнаружился еще на начальной стадии освоения недр Западной Сибири. Во всяком случае ФРГ первой проявила предрасположенность к торговому сотрудничеству в СССР в расчете на его нефтегазовый потенциал, невзирая на предостережения заокеанского «босса» и его западноевропейских единомышленников. Остальные страны «Общего рынка» весьма дисциплинированно соблюдали режим запретов и ограничений и стремились держать СССР на почтительном удалении от арсенала западных производственных технологий, которые было дешевле купить и тиражировать, чем изобретать самостоятельно.

Лишь после того как стало очевидным, что бунт нефтедобывающих консолидантов традиционными политико-дипломатическими и экономическими средствами давления не унять, а вооруженное усмирение обойдется себе дороже, поскольку неизбежно приведет к глубокому спаду объемов нефтедобычи на непредсказуемо

продолжительное время, на Западе поднялся энергичный бум вокруг советских нефтегазовых активов. Трудно однозначно сказать, в какой мере его организаторы проявляли реальную деловую заинтересованность в освоении нефтегазового потенциала Сибири, а в какой блефовали. Однако есть веские основания полагать, что обе гипотезы, объясняющие столь резкое изменение позиции Запада по отношению к партнерству с СССР на нефтегазодобывающем поприще, в достаточной степени правомерны. Они соотносились по принципу «фифти-фифти». Безусловно, западные политики нацеливались на то, чтобы отрезвить, охладить горячие головы аравийских шейхов холодным душем реально возможной перспективы переориентации на другие источники топливно-энергетических ресурсов. В случае же упорного и затяжного противостояния объединившихся нефтепроизводителей в дело вводился дублирующий вариант форсированного участия в материально-техническом, технологическом и транспортном обеспечении эксплуатации советского нефтегазового потенциала.

На угрозу заморозить и даже сократить поставки нефти Запад ответил более чем адекватной угрозой уменьшить импорт топливно-энергетических ресурсов традиционных экспортеров, а недостающие объемы покрыть поставками из СССР. Демонстрируя решимость привести угрозу в действие, он в мобилизационном темпе вышел на подписание с советской стороной объемного пакета протоколов о намерениях. Одновременно, вопреки собственным запретам на торговлю с СССР стратегическими материалами и технологиями, западные политики пошли на ограниченные, но важные послабления в сфере поставок в СССР оборудования для добычи, переработки и транспортировки нефти и газа.

Далеко не все проекты нефтегазового партнерства Запада с СССР получили реальное воплощение. Наиболее крупные, грандиозные из них, в первую очередь из числа предлагавшихся американской стороной, изначально замышлялись, по-видимому, как средство шантажа вдруг взбунтовавшихся традиционных нефтепроизводителей. Так, в 1973 году был подписан советско-американский протокол о намерениях, которым, в частности, предлагалось приступить к реализации проекта «Северная Звезда». В итоге его осуществления предусматривалось построить газопровод из района уренгойских месторождений в Мурманск, откуда сжижен-

ный газ специальными морскими транспортами должен был следовать в США в объеме 25 миллиардов кубометров ежегодно в продолжение 25 лет. Однако уже в следующем году, когда обозначилась трещина в прежде неуступчивой позиции аравийских нефтепоставщиков, американская сторона отступила на явно уклончивые позиции. Но блеф решимости, продемонстрированной США, произвел вполне достаточный эффект на традиционных нефтепроизводителей. К тому же США одновременно в форсированном режиме приступили к промышленному освоению нефтяных месторождений Аляски, разведанных в тридцатых-сороковых годах и находившихся в консервации.

В конечном счете общими и достаточно решительными усилиями США и стран Западной Европы упорство и несговорчивость традиционных нефтепоставщиков были сломлены. Новый уровень тарифов на аравийскую нефть был намного ниже отметок, на которые делали ставку арабы, но оказался вполне приемлемым для стран-нефтепотребителей. В то же время потрясения, через которые довелось пройти, обязывали их к извлечению выводов и уроков на будущее.

Во-первых, испарились иллюзии, что в случае критической ситуации на нефтяном рынке военно-политический и экономический лидер западного мира США принесет в жертву собственные интересы на алтарь спасения Западной Европы. Концептуальная линия поведения США в экстремальной топливно-энергетической ситуации середины семидесятых годов свидетельствовала, что национально-государственные интересы превыше всех других, в том числе интегрированных с Западной Европой. В условиях топливно-энергетического кризиса, если не принимать всерьез игру блеф-проектами, США наглядно продемонстрировали, что «своя рубашка ближе к телу», «дружба дружбой, а бизнес врозь».

Второй вывод заключался в признании вероятности повторения экстремальной ситуации на нефтяном рынке и отсутствия реальных средств и способов ее предотвращения в условиях почти стопроцентной зависимости от традиционных нефтеэкспертов. Тотальная мобилизация ресурсосберегающих технологий, интенсивные усилия в направлении производственного использования неистощаемых источников энергии оказались малоутешительными. Одни из них (ветровые, солнечные, приливные) были крайне

далеки от совершенства и малоэффективны. Другие (традиционные гидравлические станции на реках) требовали колоссальных затрат средств и времени. Надежды, возлагавшиеся на альтернативные источники энергии и энергосберегающие технологии, не оправдались. Так, например, в ФРГ наиболее жестко, решительно и последовательно внедрявшей энергосберегающие технологии и планировавшей за пять лет сократить объем нефтепотребления не менее чем на 15 процентов, по истечении планового срока положительного сальдо не получилось. Наоборот, несмотря на всемерное подавление, тенденция роста нефтепотребления неотвратимо устремлялась вверх.

И неслучайно к концу семидесятых годов деловой мир Западной Европы поднялся выше сказочных миражей и превозмог патологическую неприязнь к тоталитарной идеологии восточноевропейского соседа. Как говорится, голод не тетка, а топливно-энергетический в особенности. Западных политиков бросала в дрожь перспектива сокращения рабочих мест, стагнации роста благосостояния населения, возникновения и распространения очагов социальной напряженности. Концепция производственной эксплуатации неистощаемых энергоисточников потерпела фиаско. Из клинча с традиционными нефтепроизводителями удалось выйти, но не было абсолютной гарантии, что ситуация не повторится и партнер по нефтяному рингу не окажется более решительным, бескомпромиссным, амбициозным и фанатичным в стремлении к абсолютной победе, а не по очкам, как в первом раунде.

Исключить такую перспективу представлялось возможным, пожалуй, единственным способом накачать торс производственного комплекса энергетической мощью от дублирующего источника с генеральными параметрами, соизмеримыми с топливно-энергетическим потенциалом аравийского партнера. Эта альтернатива сама шла в руки Западной Европы. Стоило только пренебречь грозными окриками из-за океана, предупреждавшими, что задвижки на нефтегазопроводах из СССР станут орудием шантажа, чтобы живительные токи нефти и газа из Сибири хлынули в потрясенную топливно-энергетическим параличом Западную Европу. Следует отдать должное лидерам западноевропейских государств, не утратившимся карающей длани заокеанских санкций. На рубеже семидесятых-восьмидесятых годов ФРГ, Франция, Италия, Австрия,

Бельгия, Греция, Голландия, Швейцария наконец-то решились ответить взаимностью на настойчивые инициативы СССР, интригующие ценами и объемами поставок нефти и природного газа. Во второй половине восьмидесятых годов европейская сеть газопроводов от западной границы СССР до атлантического побережья и от Балкан до Северного моря начала заполняться голубым топливом сибирских месторождений. Общий годовой объем экспорта природного газа в страны Западной Европы, в рамках подписанных с ними торговых соглашений, определялся более чем тридцатью миллиардами кубометров.

Вопреки паническим предположениям аналитиков и политологов и других охранителей и жрецов западной демократии и свобод открытого общества, политической и экономической экспансии СССР в Западную Европу не последовало. Задвижки на газопроводах, несмотря на обоюдное неприятие и противоборство в сфере идеологии, вооруженное сосуществование и взаимный прессинг по всему полю геополитических интересов неизменно оставались в положении «открыто». Неумолимо надвигавшегося на страны «Общего рынка» топливно-энергетического голода удалось избежать благодаря отнюдь не революционному прорыву в области производственного использования альтернативных неистощаемых энергоисточников и не за счет американских инъекций в западноевропейский производственный комплекс, а в результате прямого переливания энергоресурсов от социально-экономического антипода «свободного мира».

ВРЕМЕННО... И ВЕЧНО

А между тем сам топливно-энергетический донор социального благополучия и технико-экономического прогресса Запада находился в форме, далекой от нормальной.

В 1971 году французская «Монд» писала: «Сибирь трижды спасала Россию. Первый раз в 1921 году, когда лежавшая в руинах Россия умирала от голода. Сибирский хлеб позволил ей встать на ноги. Второй в 1941 году, когда фашистские полчища стояли у стен Кремля. Сибирские дивизии стали под Москвой насмерть и не пропустили врага. И вот третий раз теперь, когда весь мир задыхается в тисках энергетического кризиса, России стоило приоткрыть дверь

к нефтяным богатствам Западной Сибири, чтобы вздохнуть полной грудью».

В этой констатации, пожалуй, все верно, кроме одного – не Россия вздохнула полной грудью, а Запад вздохнул с облегчением, когда приоткрылась дверь к нефтяным богатствам Западной Сибири.

Парадокс состоял в том, что топливно-энергетический баланс СССР базировался на твердом каменноугольном топливе, добыча и транспортировка которого неизменно наращивались. Острого дефицита в жидком топливе, нефтяного голода не существовало. Каменноугольная технология топливно-энергетической базы с ее устоявшимися производственными связями и обслуживающими их транспортными коммуникациями являлась теперь серьезным препятствием на пути эффективного освоения ресурсов жидких и газообразных углеводородов. Отсталость, несовершенство, бесперспективность каменноугольной технологии признавались большинством специалистов. Для того чтобы сломать ее, как говорится, большого ума не требовалось. Проблема заключалась в том, что для тотальной замены ее более прогрессивной, на основе нефти и газа, не имелось реальных возможностей и производственных мощностей, в первую очередь трубопровода.

Нефтяной поток вновь открывшихся, часто фонтанирующих месторождений прибывал быстрее, чем возможности его промышленного использования. Спазматические транспортные и перерабатывающие структуры находились на пределе своих мощностей. Начали оправдываться утверждения специалистов, полагавших, что эффективному освоению тюменской нефти должны предшествовать все стадии инженерно-технической, технологической, организационно-производственной подготовки и сопутствующего инфраструктурного обеспечения. Однако нарушение последовательности в организации и развитии нефтедобывающего производства, пренебрежение правилами и требованиями технологической дисциплины, достижение рекордных показателей штурмом, приступом и иными столь же малорациональными методами превратились в формулу демонстрации трудового героизма, мужества и самоотверженности. Недостаточно высокая технологическая, финансово-экономическая и организационная культура производства преподносилась как новаторство или списывалась на издержки экстремальных физико-географических условий. Изначально

возникший дисбаланс между нараставшими объемами бурения и ограниченными возможностями ввода скважин в эксплуатацию углублялся. Стремление продемонстрировать выдающиеся масштабы открытия, вполне объяснимое на стадии разведки месторождений и обоснования запасов, превратилось в патологическое состояние. Перекос в сторону наращивания объемов бурения без необходимого равнозначного инженерно-технического и технологического сопровождения со временем обещал обернуться неизбежностью консервации и реконсервации и порчей скважин, значительными объемами бросовых затрат и ремонтно-восстановительных работ.

Сосредоточение первоочередных усилий и максимально возможных средств на расширении фронта бурения, наряду с мотивами, производными от затянувшейся эйфории, подстегивалось желанием во что бы то ни стало, по правилу «Победителей не судят», доказать практическую ценность инициативы незамедлительного освоения нефтегазовых месторождений. Попытки согласования амбициозности и прагматизма, как правило, почти всегда чреваты печальными последствиями. Селекционный ввод в промышленную эксплуатацию наиболее богатых месторождений ради выхода на рекордные показатели роста и объемов нефтедобычи, пренебрежение месторождениями с посредственными дебетами скважин формировали географию размещения нефтепромыслов и определяли практическое начертание транспортных коммуникаций и других составляющих инфраструктуры.

Охота за богатыми месторождениями не могла быть успешной и результативной бесконечно долго. Их истощение и исчерпание было делом времени. Первые признаки негативных последствий этой тактики и стратегии освоения стали проявляться в середине восьмидесятих годов.

Миновало двадцать лет форсажного роста объемов нефтедобычи. Годовая норма добычи вышла на порог 400 миллионов тонн. За эти десятилетия абсолютная масса добытой нефти составила четыре миллиарда тонн. Первый миллиард был получен за четырнадцать лет, второй за три года, третий и четвертый в общей сложности за пятилетие. К середине восьмидесятих годов общий объем бурения превысил 400 тысяч километров, что в расчете на 17 тысяч эксплуатационных скважин составляло свыше 23 километров, хотя

на практике глубина скважины редко превышала две с половиной тысячи метров и общая их длина с учетом среднестатистической величины составляла не более 50 тысяч километров. Остальные 350 тысяч километров проходки выпадали на долю поискового разведочного и «пустого» бурения. Если объективно оценивать эту точность буровой проходки, то считать ее снайперской может разве что слепой.

Примерно десятипроцентное попадание в цель – результат менее чем посредственный. В подобных ситуациях говорят: «Попал в небо как в копеечку». Применительно же к бурению на нефть этот результат аналогичен продуктивности середины XIX века, в эпоху так называемых «пенсильванских диких кошек», когда разведка нефти производилась абсолютно без каких-либо научных оснований. Во всяком случае соотношение числа скважин и метража «сухой» проходки к таковым же вышедшим на нефтяные пласты на тюменских месторождениях было не лучше, чем аналогичный американский опыт тридцати-сорокалетней давности. В 1937–1945 годы в Калифорнии из 30 тысяч скважин только около пяти тысяч вышли на нефтегазоносные пласты. Выдающиеся объемы тюменской нефтедобычи достигались беспрецедентными масштабами бурения как бы по закону больших чисел: чем больше пробуришь, тем больше шансов выйти на нефть. Другая составляющая стремительного и масштабного роста была, как говорится, и вовсе от Бога. Мощное пластовое давление в значительной части тюменских нефтяных месторождений обеспечивало эффект фонтанирования. Из 17 тысяч эксплуатационных скважин около 80 процентов прошли через фазу фонтанирования. Эффект фонтанирования создавал видимость эффективности роста нефтедобычи. Однако к началу второй половины восьмидесятых годов их естественный фонд достиг порога исчерпания. И былые, и недавние достижения стали недостижимыми. Маятник роста объемов нефтедобычи на недолгое время замер на высшей точке и затем неудержимо пошел вниз, в противоположную сторону, описывая другую половину амплитуды. В 1986–1988 годы фонд эксплуатационных скважин, в результате очередного штурмового броска по всему фронту буровых работ, возрос почти вдвое и составил 30 тысяч единиц, однако среднесуточная добыча не сдвинулась с мертвой точки.

Дебеты скважин, вновь вводившихся в эксплуатацию, в сравнении с прежними временами находились на скромных отметках. Пенки были сняты, предстояло расхлебывать последствия ускоренного сотворения циклопического предприятия, системы и структуры которого представляли собой фантастическое и беспорядочное нагромождение и функционировали с первого же дня преимущественно в чрезвычайном режиме и по временной схеме.

Временно, на скорую руку прокладывались лежневые дороги, для строительства которых ежегодно доставлялось из других районов до полумиллиона кубометров древесины. И одновременно примерно такое же количество леса беспощадно вырубалось и бросалось без хозяйственного использования на просеках и буровых площадках. Временно, и практически не только в начальной фазе нефтедобычи, но и позднее строительные материалы, вплоть до цемента и кирпича, доставлялись на промыслы вертолетами. В то же время не предпринимались даже элементарные усилия для защиты природной среды от техногенного воздействия. В результате уровень загрязнения поверхности вод и суши нефтью на значительных территориях превысил предельно допустимые концентрации в семь тысяч раз. Из-за отсутствия технологий и производственных мощностей для переработки попутный газ сжигался в факелах, но время их угасания так и не наступило. Экологическая ситуация усугублялась производственными и канализационными стоками быстро разраставшихся новых поселений, которые строились временно, по принципу захолустной деревни, без простейших очистных сооружений.

Неприглядная реальность сложилась для коренного населения, основу существования которого составляли рыболовство и кочевое оленеводство. Нефте- и газопроводы изуродовали и пересекли оленьи пастбища и естественные маршруты миграций животных. Возникла ситуация, опасная для традиционного образа жизни коренных народов.

Режим временных решений и схем развития производственной сферы воздействовал и на формирование ее главной составляющей рабочей силы, трудовых коллективов. Текучесть кадров рабочих профессий измерялась чудовищными цифрами. Традиционная система планового набора рабочей силы, предполагавшая рациональную селекцию претендентов на рабочее место,

рухнула под напором стихийного потока мигрантов. Вероятность высокого заработка и надежда на разрешение социально-бытовых проблем, в первую очередь на получение благоустроенного жилья, служили главными стимулами для подавляющей массы мигрантов, хлынувших в Тюменскую область. За период 1959–1985 годов численность населения области увеличилась в 2,4 раза, почти на 1,6 миллиона человек. Эта более чем полуторамиллионная прибавка населения была лишь сухим остатком, сублиматом сырой массы мигрантов, прошедшей через своеобразный испаритель надежд на комфортное обустройство в городах и новых поселениях нефтяного «Клондайка». Из каждой тысячи добровольцев две трети не выдерживали испытания жизнью в вагончиках, бочках, балках, в набитых под завязку общежитиях. Если бы только это! Увы, и другие невзгоды с течением времени приобретали характер постоянных. Далеко не каждый советский человек, в массе своей терпеливый и крайне непритязательный к комфорту, был способен выдержать тяготы и лишения, через которые предстояло пройти, чтобы приблизиться к реальной возможности получить жилье.

Стихийно хлынувший на тюменскую землю массовый поток рабочей силы имел по меньшей мере двойственный эффект. С позиций прагматизма своеобразный конкурс претендентов на рабочие вакансии следовало, пожалуй, приветствовать. Предложение ее, значительно превышавшее нормированный спрос, открывало возможность отбора кадров. Правда, большинство приезжих составляла молодежь, не имевшая высокой квалификации и часто профессиональной подготовки и трудового стажа. Но зато с ней было меньше хлопот и затрат, связанных с жилищно-бытовым обустройством. О том, что молодые люди будут создавать семьи и дадут мощную генерацию сложных проблем ввиду роста численности населения за счет высокой рождаемости, мало кто думал. Ставка была сделана на молодежь, поскольку ее жилищно-бытовое обустройство обходилось дешевле и разрешалось проще. Эта кадровая политика и практика складывались не столько из-за недалековидности территориального ведомственного руководства, сколько предопределялись нормативами, регламентировавшими соотношение капитальных вложений в развитие производства и создание социально-бытовых структур.

Затраты на социально-бытовую инфраструктуру не могли превышать 13 процентов стоимости вложений в производственную сферу. И этот потолок действовал независимо от конкретных условий, в которых осуществлялось промышленное строительство, одинаково как для Крыма, так и для Нарыма. Для увеличения абсолютной суммы вложений в развитие социально-бытовых инфраструктур, в первую очередь жилищного фонда, приходилось прибегать к завышению стоимости промышленного строительства. Однако этот довольно распространенный, ставший почти легальным прием не устранял директивно заданных диспропорций между названными статьями капитальных вложений. К тому же это так называемое остаточное финансирование непродуцированной сферы усугублялось традиционной практикой освоения средств на гражданское строительство, которое производилось далеко не в первую очередь. Задания в области развития производства подлежали безусловному выполнению. За срыв же плановых показателей в реализации средств на строительство социально-бытовых структур ответственность приходилось нести далеко не всегда.

За все эти оговорки и отговорки люди расплачивались своим здоровьем и нередко жизнью. Соблазняющая возможность скорого получения благоустроенного жилья на новом месте трансформировалась в долгую очередность, последовательность реализации которой зависела от многих привходящих и субъективных обстоятельств. Длинный рубль высокой зарплаты «укорачивался» северными ценами и повышенными, в сравнении со средними по России, расходами на питание, обувь, одежду и другие предметы повседневного спроса в суровых климатических условиях. Компенсационные северные надбавки не покрывали дополнительных расходов семейного бюджета. Широко пропагандировавшаяся легенда о том, что труд этих людей вознаграждается более высоким уровнем и качеством жизни, отличалась от нелепости правды бытия как небо от земли. Для подавляющей массы мигрантов радужные надежды лопались подобно мыльным пузырям. Реальная заработная плата, материальный достаток, уровень жизни, не говоря о ее качестве, в Тюменском регионе существенно не дотягивали до аналогичных средних показателей, например, Краснодарского края.

Правда, здесь не было расползавшегося по остальной территории страны дефицита продовольственных и промышленных товаров. Обувь, одежда, мебель, ковры, холодильники, другие предметы быта длительного пользования на Севере можно было приобрести гораздо проще, чем в традиционной зоне расселения. Однако это не могло компенсировать физических и нравственных нагрузок, обусловленных спецификой технологии нефтегазодобывающего производства и природно-климатических факторов. Благие намерения создать в районе нефтедобычи оазис коммунистического труда и быта, реализовать модель приоритетного инфраструктурного, социально-бытового обустройства осваиваемой территории оказались несостоятельными, да и не могли быть иными.

За период с 1974 по 1988 год через тюменскую фабрику грез и погост разочарований прошли шесть с половиной миллионов человек, каждый из которых на личном опыте имел возможность убедиться в лицемерии пропагандистских клише, утверждавших, что освоение нефтегазового потенциала придаст мощный импульс развитию производительных сил страны и в первую очередь Сибири, росту благосостояния ее населения и прежде всего созданию приоритетных условий жизни для людей, создающих топливно-энергетический комплекс. Ни того, ни другого, ни третьего не произошло. Ни один из показателей плановых заданий развития социально-бытовой инфраструктуры не был выполнен. Больше миллиона квадратных метров жилья, общий фонд которого рассчитывался по нормативам средней полосы России, так и остались недостижимым рубежом плановых предназначений. Аналогичные, в сравнении с нормативами и плановыми заданиями, реалии сложились на других направлениях социально-бытовой инфраструктуры. Планы строительства и ввода в эксплуатацию объектов культурно-просветительного, бытового, медицинского, торгового назначения, а также школ и дошкольных детских учреждений систематически не выполнялись. В то же время фактическая численность работающих постоянно и с нарастающим итогом превышала плановую, а преимущественно молодежный состав новоселов вполне естественно генерировал воспроизводство населения.

В семидесятые-восемидесятые годы Тюменская область по уровню рождаемости вышла на отметки, характерные для сред-

неазиатских республик, а в пределах Российской Федерации – на первое место. Дискомфорт социально-бытовой неустроенности имел ярко выраженную нарастающую тенденцию. Глубина его не только отпугивала вновь приезжавших, но и становилась все более нетерпимой для осевших на тюменской земле в ожидании перемен к лучшему. Текучесть кадров не замедлялась, наоборот, становилась динамичнее. В составе вновь прибывающих мигрантов все большую долю занимали люди, не намеревавшиеся надолго и тем более навсегда связывать свою судьбу с Севером, неприветливым во всех отношениях. Их главная ставка делалась на длинный рубль, на высокий заработок, ради которого приходилось какое-то время мириться с издержками бытовых условий жизни. Эти своеобразные манкурты являлись естественным порождением пороков и дефектов принципиальной схемы и исторически сложившейся практики хозяйственного освоения природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока. Все социально-экономические начинания – от каторжно-исправительной эксплуатации сурового климата до всенародныхстроек коммунизма – воплощались за Уралом в интересах европейской части России с минимальным, ничтожным позитивным результатом для восточных территорий и населяющих их людей.

Итак, подведем итоги. В 1932 году, на XVII конференции ВКП(б), задача самообеспечения Сибири и Дальнего Востока углеводородным топливом и сырьем за счет создания собственной нефтедобычи была поставлена, как тогда говорили, во весь рост. В случае открытия месторождений нефти их потенциал должен был в первую очередь быть использован для максимального удовлетворения потребностей в нефтепродуктах районов Сибири и Дальнего Востока. Однако когда открытие сибирской нефти состоялось, условия и, соответственно, порядок действий и практическое разрешение задачи, сформулированной четверть столетия назад, изменились с точностью наоборот. Главные русла нефтедобычи и природного газа устремились не в промышленную зону Сибири и не на Дальний Восток, топливно-энергетический баланс которого традиционно находился в крайне неустойчивом положении, а в противоположном направлении – в европейскую часть России. И далее, еще более мощным транзитом, – за пределы страны, в Восточную и Западную Европу, на экспорт.

ВЕРНИСАЖИ ДЛЯ ПРОСТАКОВ

Политические и экономические реформы, необходимость которых в пору так называемой перестройки аргументировалась благими намерениями ускорения экономического роста, вылились в тривиальный передел собственности. В отличие от реформаций в странах Запада, постепенно и неуклонно приумножавших их общественное достояние, политический авторитет и экономический потенциал, российские преобразования извечно реализуются в двух арифметических действиях: отнять и разделить. Начиная от Юрьева дня до сегодняшнего все кардинальные задачи социально-экономического развития решаются в пределах этих примитивных познаний математики рационального сочетания позитивного опыта прошлого и новаторских конструкций будущего.

Отнималась свобода у крестьян-смердов – и их души делились между родовитыми и знатными. Отнимались вотчины у бояр – и перераспределялись между верными и преданными слугами царя и отечества. Отнимались земли у помещиков – и доставались безземельным крестьянам. Отчуждались фабрики, заводы и капиталы у буржуазии, поместья и дворцы у сановников и вельмож, чтобы доли их достались эксплуатируемым и угнетенным. Отнимались земля, скот, инвентарь, жилище и скарб у хозяев-крестьян, чтобы обратить их в неделимое общественное богатство.

Изъять и перераспределить, разрушить, чтобы затем отстраивать только что разломанное, – навязчивая особенность отечественного общественно-исторического процесса. Дележка и изъятие, изъятие и дележка, сколько бы ими ни оперировали, не могут дать ни приращения, ни приумножения. Каждая такая очередная манипуляция в конечном счете лишь убавляла и дробила потенциал общественного и технико-экономического прогресса. Все предшествующие изъятия и перераспределения, несмотря на их глубокие негативные последствия, не затрагивали исторических скреп российской государственности.

После освобождения от татаро-монгольского ига ни одна из множества войн, которые вела Россия, не причинила ей столь тяжелого урона, как только что затихшая продолжавшаяся почти полвека «холодная». Трофеи, доставшиеся победителям, не идут в сравнение с итогами самых кровавых вооруженных столкновений, за-

канчивавшихся полной и безоговорочной капитуляцией поверженной стороны. Треть территории Европы и почти четверть – Азии, заботами, патронажем, патернализмом России выпестованных до стадии формирования национального самосознания и становления государственности, остались на поле проигранной «холодной» войны в качестве трофеев победившего Запада.

Должностные, а еще больше неформальные национальные лидеры этих территорий, находясь под эйфорическим воздействием вдруг обретенной независимости, представляют будущее в исключительно радужном освещении состоявшегося наконец-то приобщения к западноевропейской цивилизации и ее технико-экономическому потенциалу.

А между тем через образовавшийся прорыв из так называемой российской темноты к свету западного благополучия на новосувверенные территории возвращается прошлое. И такое, где эти страны всегда были политическими заложниками и первыми жертвами экономической экспансии и вооруженных столкновений в извечном противостоянии между Западом и Востоком. Никто из приходящих на эти пространства с Запада или Востока, с Юга или с Севера никогда не испрашивал волеизъявления населявших их народов.

Национально-политические амбиции состоявших в союзе с Россией республик и восточноевропейских государств – крайне ненадежная гарантия вдруг обретенного ими суверенитета. Политическая и экономическая история этих территорий и события на Балканах свидетельствуют, что фора их на пути к суверенитету может быть в любой момент аннулирована.

Планетарных катаклизмов, как известно, не произошло, материки и воды стоячие и текучие не изменили своих пространственных начертаний. Однако политический рельеф и экономическая география пространств вокруг России изменились неожиданно и неузнаваемо, как после глобальной катастрофы.

После распада СССР по административным границам, обозначенным в свое время произвольно, и самоликвидации социалистической системы государств Россия стала страной еще более северной и азиатской, чем прежде. Свыше трех четвертых оставшейся ей от СССР территории расположено в географической зоне с экстремальными природно-климатическими условиями. Примерно такое же соотношение между ее азиатской и европейской частями.

В сравнении с распавшимся Союзом сегодняшняя Россия, как никогда раньше плотно прижатая к Уральскому хребту и Полярному кругу, не обладает, правда и прежде никогда не реализованными, возможностями выхода на лидирующие позиции на мировом или хотя бы европейском топливно-энергетическом, нефтегазовом рынке.

Нынешнее состояние и будущность топливно-энергетического, и в первую очередь нефтегазового, потенциала России, обкусанной очередной дележкой собственности и скоропалительными национальными суверенитетами, коренным образом отличается от перспективных построений и прогнозов развития, создававшихся на рубеже семидесятых-восемидесятых годов, в период рекордных темпов роста и абсолютных объемов нефтегазодобычи.

В отличие от начала уходящего века, в грядущий XXI современная техническая цивилизация взирает с меньшим беспокойством. Потенциальный объем извлекаемых запасов нефти, в сравнении с двадцатыми годами, когда он оценивался, по самым оптимистическим прогнозам, в семь-десять миллиардов тонн, увеличился на два порядка. Запасы таящегося в недрах природного газа в кубометровом измерении в два-три раза превосходят тоннаж нефтересурсов. Темпы роста нефтепотребления в странах с высокоразвитым промышленным потенциалом, основанным на передовых технологиях, имеют четко выраженную тенденцию к стабилизации. Центры роста нефтепотребления смещаются в Восточную Азию, в том числе (и, пожалуй, прежде всего) в Китай.

Азиатским странам с колоссальной численностью населения и производственным аппаратом, еще достаточно далеким от ресурсосберегающих технологий, потребуется много нефти. Но, с другой стороны, они, в отличие от Запада, прошедшего через фазу экстенсивного развития производства и соответствующего роста энергоемкости, располагают возможностью заимствования технологий.

Главная составляющая роста себестоимости нефти и газа, которая, по оценкам экспертов, не далее, чем в следующие пять-семь лет может возрасти в три-четыре раза, вероятно будет определяться географией вновь осваиваемых нефтегазовых провинций и исчерпанием верхних горизонтов старых месторождений. Во всяком случае эти указания представляются справедливыми применительно к нефтегазовому потенциалу России и так называемого

ближнего зарубежья. Добыча нефти из горизонтов с пяти или шестикилометровыми отметками закладывается в проекты освоения нефтяных месторождений в Казахстане, Баку, на Азербайджанской, Туркменской, Астраханской акваториях Каспийского шельфа, на Северном Кавказе и в других районах.

География отечественных нефтяных и газовых месторождений имеет ярко выраженную экстремальную северную специфику. Из 27,2 миллиарда тонн разведанных и оцененных запасов 20,3 миллиарда, или 74,6 процента, приходится на Западную Сибирь, преимущественно в ее северных широтах. Еще семь – на Европейский Север и четыре – на Восточную Сибирь и Дальний Восток, где экономико-географические условия мало чем отличаются от экстремальных северных. Запасы Урало-Поволжья и Северного Кавказа не превышают 3,6 миллиарда тонн. Аналогичная география характерна для пространственного размещения запасов конденсата и природного газа. С тем лишь отличием, что 7,5 процента газовых месторождений и около четырех – конденсата находятся на шельфах морей, главным образом Полярного бассейна.

Сходная ситуация проецируется на перспективные и прогнозные ресурсы нефти и природного газа. Из 62,7 миллиарда тонн перспективной нефти 72,8 процента предполагаются в Западной и Восточной Сибири, на Дальнем Востоке и Европейском Севере. При этом доля Восточной Сибири и Дальнего Востока возрастает до 17,77 процента и шельфов морей – до 19,3. А перспективные месторождения природного газа не менее чем на треть входят в моря Северного Ледовитого океана. Из 143,3 триллиона кубометров более трети залегают под водами морей. На суше в этом плане все заметнее роль Восточной Сибири и Дальнего Востока. Доля Западной Сибири по нефти уменьшается до 52 процентов, по природному газу – до 30,1 и конденсату с 65,4 до 42,7 процента. Урало-Поволжье и Северный Кавказ еще более круто сходят вниз.

Северная и восточная ориентация российской нефтегазодобычи альтернативы не имеет. И если даже случится радикальный прорыв в сфере геологической науки и практики, технологии добычи и переработки нефти и газа, сдвиг на север и восток нефтегазового потенциала России представляется неизбежным. И прежде всего ввиду ее пространственного положения, после тысячелетнего тер-

риториального расширения, спрессованного до размеров времен Ивана Грозного.

В итоге дележки СССР под лукавым лозунгом обретения суверенитета на территории России, тоже как будто бы прорвавшейся к независимости, осталось 87 процентов нефтяных и 85 – разведанных ресурсов природного газа бывшей державы. Суммарные извлекаемые запасы нефти отечественными специалистами оцениваются цифрой свыше ста миллиардов тонн, а геологические, то есть которые, возможно, имеются в ее недрах, – величиной в три раза большей. По прогнозам, этих запасов хватит нам для безбедного развития примерно лет на триста. Однако зарубежные эксперты видят иную и более короткую перспективу: с учетом российской специфики добычи, транспортировки, переработки и КПД производных и сопутствующих нефти продуктов наши нефтяные запасы будут исчерпаны через девятнадцать-двадцать лет.

Столь существенное расхождение прогнозов объясняется динамикой в сфере себестоимости нефтедобычи. В России, по заключению западных экспертов, ввиду экстремальных физико-географических и природно-климатических условий она будет расти еще быстрее, чем в какой-либо иной стране. И может случиться так, что дешевле и выгоднее будет импортировать нефть, чем вкладывать астрономические инвестиции в нефтегеологическую подготовку и добычу в безлюдной транспортной пустыне. С другой стороны, диссонанс отечественных и зарубежных прогнозов свидетельствует о весьма предположительном, шатком исходном основании, которое используется для построения благополучной отечественной и более жесткой перспективы западного происхождения.

Оптимизм отечественных авторов питается радужными надеждами на иностранные инвестиции, которые якобы мощным потоком хлынут в открывшуюся для мирохозяйственных связей экономику России, и прежде всего в ее нефтегазовую составляющую. На всех уровнях – от законодательного, правительственного до регионального и ведомственного – считается, что как только наступит политическая стабилизация, не будет отбоя от неисчислимого множества желающих. Увы, Россия никогда не испытывала дефицита мечтателей, но во все времена страдала от избытка их. Наши государственные деятели всегда оценивали замыслы и деятельность своих западноевропейских партнеров и контрагентов по

шкале измерений, далекой от прагматического расчета. И в большинстве случаев попадали впросак.

Не исключено, что и сегодняшние ставки на животворящую силу иностранного капитала могут оказаться несостоятельными. И дело вовсе не в политической неустойчивости, не в возможности реставрации социалистической перспективы и вероятных в этой связи издержках. На Западе давно постигли истину и цену менталитета русских, о котором один из героев Евгения Шварца справедливо замечал: «Они воспитаны покойником так, что повезут любого, кто перехватит вожжи». Главная причина, почему западный капитал сдержанно реагирует на громкие зазывания, определяется соображениями стратегического масштаба.

Какие-то инвестиции в российский нефтегазовый комплекс Запад, конечно, сделает. Но можно не сомневаться, что вложено в него будет ровно столько, сколько потребуются для поддержания «служебной» роли российской нефтедобычи, которая, несмотря на высокую себестоимость, всегда отличалась самыми низкими ценами на мировом рынке. Этот достаточно мощный и исключительно дешевый в торговле противовес в свое время, в семидесятые годы, позволил Западу благополучно выйти из клинча со странами ОПЕК. Поддержание его в более или менее исправном состоянии с тем, чтобы, когда возникнет острая ситуация на нефтегазовом рынке, воздействовать на нежелательную конъюнктуру, – перманентная цель западной стратегии и реальной политики инвестиций в российский нефтегазовый комплекс. Полагать и тем более руководствоваться тезисом, что «Запад нам поможет», из филантропических соображений, во имя свершения «великих» реформ, во славу воинствующих «реформаторов», этих выдающихся драматургов и актеров демократической самодеятельности, – значит сидеть сложа руки в ожидании манны небесной.

Тендеры в странах бывшего СССР, в которых западные инвесторы участвуют и, уступая друг другу, выигрывают, кроме демонстрации благородных намерений способствовать техническому прогрессу ресурсодобывающих отраслей, имеют другой, скрытый от политических простаков движущий механизм. Повторяется история так называемой столбопромышленности, когда иностранный капитал через хорошо оплачиваемых компрадоров оформлял права на владение горными отводами. И не ради «ценностей цивили-

зации», а с целью последующей спекуляции ими и контроля российской нефтепромышленности от стадии добычи до регламентации объемов и цен на мировом рынке. Сегодняшние зарубежные инвестиционные проекты также состоят из активной фазы демонстрации серьезности намерений, чтобы выиграть тендер, и максимально затянутого по времени движения к реализации конечной цели. Производится откровенная заготовка впрок, с учетом вероятной перспективы истощения ресурсов традиционных районов нефтедобычи, роста себестоимости и цен, когда освоение месторождений на территориях с экстремальными природно-климатическими и экономико-географическими условиями окажется эффективным и, может быть, единственно возможным.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Черные миражи // Дальний Восток. 1996. № 11–12. С. 221–244.

ТРАДИЦИИ ЦЕНТРАЛИЗМА И ТЕНДЕНЦИИ РЕГИОНАЛИЗМА

Пожалуй, ни в одной стране, кроме России, центральная государственная власть не охраняла столь ревностно и не сохраняла так долго всеобъемлемость и неделимость своих прерогатив. Ни в одной стране уровень регламентации социально-экономического развития провинции из единого центра не достигал таких «высот», как в России. Ни в одной стране, за исключением России, региональная элита не демонстрировала столь унижительного подбострастия, лакейского рвения, безропотной готовности исполнить любую высочайшую волю и директиву столичного центра.

В западноевропейских странах так называемая вертикаль власти выстраивалась из конструкций, чертежи и скрепы которой создавались на основе поиска рационального взаимосочетания региональных и общегосударственных национальных интересов. После долгого противостояния, отягчавшегося вооруженными столкновениями за утверждение приоритетов, наступило прозрение, что установление вертикали власти вполне возможно без подавления инициативы и разрушения экономических и социальных механизмов регионального развития. С другой стороны, пришло понимание, что благоразумнее поступиться некоторыми преимущественно варварскими вольностями, чтобы избежать лобового столкновения с объективным процессом национальной консолидации, роль локомотива и катализатора в котором принадлежала политикам, социальным группам и слоям населения, выступавшим под флагом установления сильной центральной власти.

Западноевропейские государства прошли многовековой тяжелый и жертвенный путь к компромиссу между центром и регионами, к равновесию центростремительных и центробежных векторов социально-экономического прогресса.

Их естественно-исторический опыт, максимально очищенный от пороков и издержек стихийного развития, дополненный недостающими деталями и специфическими новациями, был синтезирован и в целом эффективно реализован в американской модели

построения и взаимодействия структур центральной власти и органов регионального самоуправления.

В сравнении со стихийно развивавшейся западноевропейской системой соподчинения, согласования и взаимосочетания общенациональных и региональных интересов и построенной на обобщении ее позитивного опыта американской модификацией российская конструкция пространственной иерархии власти, утвердившись более 500 лет назад, остается неизменной до настоящего времени. Всеобъемлемость, вседозволенность, бесконтрольность, неподотчетность, уверенность в собственной непогрешимости, безответственность, претензия на истину в последней инстанции – непреходящие черты отечественных структур центральной власти. Беспрекословное подчинение любой ее воле, ревностное и ретивое исполнение исходящих свыше директив и решений – неизбывные свойства власти в регионах.

От начала Рюриковичей до конца Романовых высочайшие иерархи власти самым серьезным образом верили в божественное происхождение ниспосланной им абсолютной единоличной власти. В последующие более чем три четверти столетия первые фигуры высшей власти столь же убежденно считали, что только они являются единственно истинными выразителями гласа народа. Никаких принципиальных и практических изменений в идеологии, построении и реализации власти не произошло и в процессе сегодняшних так называемых демократических преобразований. Нынешние высшие столичные столпы, как и их кровные по идеологии предшественники, абсолютно не сомневаются в том, что только им ниспослан исключительный дар следовать единственно верным курсом к передовым рубежам социально-экономического прогресса. Амбициозность, убежденность в своей исключительности и непогрешимости по-прежнему остаются главными факторами, определяющими диспозицию структур центральной власти и субординацию региональной руководящей элиты.

В отечественной истории несколько раз возникали ситуации, когда всеобъемлющая власть столичного центра находилась на грани между жизнью и смертью. Так, в конце XVI – начале XVII в. в результате вырождения и гибели династии Рюриковичей российская провинция благополучно обходилась без указующего перста Московского двора, и Россия не распалась от того, что столичная

дворян погрязла в борьбе за вершину власти. Более того, главные претенденты на царский трон – Лжедмитрий 11, Борис Годунов и Василий Шуйский в своих проектах будущего государственного респекта состязались в выражениях готовности к партнерству с провинциальной элитой.

Роковую роль в воскрешении абсолютизма центральной власти, ее якобы непогрешимости, независимости и неподотчетности перед обществом сыграла православная церковь. Главным образом под влиянием пламенных призывов церковных иерархов, впечатляющих демонстраций самомученических сцен их протеста против опасности насаждения и распространения католицизма, самоорганизовалось и двинулось на защиту поруганных православных реликвий воинство Минина и Пожарского. Спасатели и защитники православия стали невольными реставраторами чуть было не ушедшей в прошлое вездесущей власти абсолютной монархии.

Еще одна возможность принципиальных преобразований системы власти открывалась два с лишним столетия спустя. В конституционных проектах, составленных декабристами, содержались положения, реализация которых предполагала включение в процесс формирования и деятельности властных структур довольно широкого спектра общественных сил, в том числе местного, провинциального происхождения. Впервые в отечественной истории были поставлены под сомнение правомерность и нерушимость монархического централизма. Однако извлеченные из мертвых древностей и идеализированные общинно-вечевые артефакты пространственного построения власти и заимствованные из западноевропейского и американского опыта идеи конституционной монархии и федерализма оказались, мягко говоря, неактуальными для российского общества.

Следующие почти 100 лет существования отечественной общественно-государственной системы прошли в драматических, подчас трагических исканиях взаимоприемлемой линии разграничения властных прерогатив между самодержцем и обществом, центром и регионами. Одним из значительных явлений в стихийно возникавших в недрах российского общества подвижках к децентрализации власти было сибирское областничество. Его идеологи, начиная со второй половины XIX в., культивировали замыслы ре-

лизации принципов экономического федерализма под политическим флагом унитарного государства.

Они вполне резонно полагали, что наделение Сибири правом самостоятельного разрешения проблем регионального экономического развития не угрожает политическому и государственному единству страны. Согласно их представлениям, региональное самоуправление было совершенно обязательным, абсолютно необходимым условием роста могущества государства и благополучия общества.

Среди русских самодержцев, столичных царедворцев и вельмож, как известно, не было марксистов и материалистов, но их ответная реакция на идеи региональной экономической самостоятельности ничем не отличалась от позиции утвердившихся впоследствии на вершине государственной власти в России основоположников так называемого демократического централизма. Обвинения в местничестве, автаркии, сепаратизме, покушении на целостность и неделимость великой империи, подозрения в изощренных замыслах создания в Сибири противостоящего России независимого государства обрушились на областников уничтожающей лавиной. Подноготная яростного неприятия идей регионализма была, между тем, достаточно прозаична, тривиальна: в случае реализации этих идей возможности прирастания могущества финансово-промышленных группировок подстоличной России, естественно, заметно убавлялись. И потому евросибианский, в первую очередь столичный, кредитный, торговый, посреднический капитал, паразитировавший на нуждах и многотрудных прибылях сибирского предпринимателя, разразился эмоциональным «патриотическим» протестом против инициатив экономического федерализма.

Старушка монархия явно не поспевала в ногу с динамикой технико-экономического прогресса и масштабами роста хозяйственного потенциала страны. Ресурсы эволюции абсолютной монархии, ее адаптационных и ассимилирующих, интетрационных возможностей истощались с неудержимым ускорением. В первое десятилетие XX в. русская монархия оказалась перед неотвратимой необходимостью точного, верного опознания и разумного выбора наименьшего из двух зол: либо и впредь следовать традициям средневековой деспотии и всеми средствами сохранить в непри-

косновенности повелевающий режим всеобъемлющей централизации, неделимой неограниченной личной власти, либо сознательно пойти на ее вынужденное ограничение. Последнему из династии Романовых, очевидно, не достало соизмеримой с историческим масштабом этого выбора моральной, интеллектуальной и политической культуры. Царствующая особа не пожелала пойти на уравнивание своей власти с общественными силами и в итоге жестоко поплатилась за это.

В годы гражданской войны сибирское областничество, квинтэссенцию которого составляли идеи регионального экономического самоуправления в рамках безусловного государственно-политического единства России, трансформировалось в сугубо политическое течение. Поверх тезиса об экономическом федерализме на знамени сибирских областников последнего призыва был начертан лозунг «за отделение Сибири от России». Политическая форма и окраска первородной концепции экономического федерализма, пожалуй, более всего определялись надеждой на то, что хотя бы в Сибири удастся отстоять, защитить и сохранить конструкции общественно-экономической системы, рухнувшей в результате социального взрыва в Евророссии. Однако верховный правитель Сибири адмирал Колчак и большевистские вожди революционной России, несмотря на смертельную схватку между собой, были едины в категорическом неприятии политического мутанта сибирского областничества. И Колчак, и большевики проблему областничества разрешили одним и тем же испытанным методом – уничтожением его идеологов и проповедников.

Однако уничтожение выросшего на почве классовой войны политического «чертополоха» сибирского областничества не устранило условий для новых всходов инициатив о приоритетах регионального экономического развития. Одним из наиболее высокоэнергичных генераторов таких инициатив вновь стала Сибирь. Новые идеологи региональных приоритетов не были преемниками и последователями сибирского областничества.

По своим политическим убеждениям они являлись антиподами, полной противоположностью областников. Их преданность делу революции, верность ее вождям не подлежали сомнению. Это были преимущественно герои, полководцы и политические комиссары гражданской войны, по окончании которой многие получили

назначение на руководящие посты и должности в различных масштабах и ранг административно-хозяйственных структурах Сибири и Дальнего Востока. Оказавшись в новом, совершенно неизвестном для них амплу хозяйственных деятелей, они обнаружили, что привычный командный голос, по-военному решительный натиск, личная отвага и другие командирские достоинства не обеспечивают успеха на поприще мирного гражданского строительства. Широкие административные полномочия не компенсируют отсутствие опыта и профессионализма. Самородные полководческие таланты из среды профессиональных революционеров, младших офицеров и нижних чинов царской армии, недоученных студентов, экстерн-интеллигентов и рядовой рабоче-крестьянской массы оказались не в согласии со сложными и разнообразными задачами хозяйственного строительства.

И тогда, как в только что закончившейся гражданской войне, в помощь абсолютно надежным, проверенным в боях за советскую власть, но более чем скромно подготовленным к хозяйственной работе руководителям, были приглашены, мобилизованы и пришли вынужденно-добровольно профессионалы, спецы, практики. Небезупречные в плане политической благонадежности и лояльности к советской власти, но других не имелось и выбирать не приходилось. Естественно, что, кроме непосредственного участия в разрешении конкретных и актуальных производственных вопросов, их вклад состоял и в том, что они принесли с собой объемный пакет творческих замыслов перспективного развития экономики Сибири.

Сплав широких административных полномочий советских руководителей сибирских регионов с творческим потенциалом специалистов кристаллизовался в структуру, которая проявляла все более высокую энергию и твердость в защите своих проектов и позиций на уровне директивных государственных органов. Центральные планово-распорядительные инстанции подвергались постоянно возрастающему нажиму со стороны регионального руководства. В 1923–1927 гг. в практике централизованного государственного планирования присутствовала достаточно четко выраженная тенденция формирования годовых хозяйственных планов на основе систематизации разработок, выполненных в регионах. Этот своеобразный либерализм центральной власти объяснялся

глубоким дефицитом находящихся в ее распоряжении ресурсов. Их концентрация и централизация в руках столичной бюрократии исключались объективными условиями – общим и повсеместным истощением хозяйственного потенциала страны, находившейся в послевоенных руинах. Поэтому регионы были отпущены «на подножный корм», на режим самовыживания и саморазвития. В результате территории все очевиднее дрейфовали в направлении экономической самостоятельности, экономического самоуправления и невольно становились стихийными составляющими формирования явочным порядком механизмов экономического федерализма, теоретический прототип которого моделировался сибирскими областниками.

Тенденции к региональному экономическому самоуправлению нарастали с энергией, могущей со временем перевернуть, опрокинуть унаследованную от прежнего режима и дополненную директивным общегосударственным планированием максимально централизованную систему управления социально-экономическим развитием. Вероятность и реальность этой опасности усугублялись тем, что в высших эшелонах, в центральных органах политической власти открылись глубокие расхождения во взглядах на перспективу социалистического строительства.

Во время бескомпромиссной борьбы за власть в центре процессы возвышения роли региональной правящей элиты, тенденции регионов к экономическому самоуправлению рассматривались односторонне. Главный критерий, предъявлявшийся к региональной партийно-хозяйственной бюрократии, сводился к преданности тому или иному претенденту в абсолютные лидеры в высших эшелонах власти. Когда же лидер определился, наступил конец региональным вольностям. К концу 20-х годов стало все контрастнее обозначаться намерение центра затормозить, остановить, пресечь нарастание и расширение тенденций к экономическому саморазвитию и самоуправлению территорий. Восстановление хозяйства страны, главная тяжесть которого легла на плечи регионов, в основном завершилось с результатами, превзошедшими самые смелые надежды и ожидания. Этот опыт регионального самовыживания и его итоги можно было оценивать по меньшей мере в двух измерениях.

Дальнейшая практика экономического саморазвития провинции обещала привлекательную перспективу быстрого наращива-

ния экономического потенциала регионов и, в конечном счете, страны в целом. Но, с другой стороны, этот процесс был чреват усилением политического веса региональной руководящей элиты. И в будущем, особенно в случае возможной консолидации регионов по каким-либо не поддающимся точному исчислению параметрам и интересам, голос руководителей регионов мог возвыситься до того, чтобы определять расстановку фигур в центре.

Ни один из претендентов на роль центральной фигуры, несмотря на их отчаянное соперничество, не допускал мысли, что, находясь на вершине власти, может оказаться в зависимости от нижестоящих, пусть даже и искренних единомышленников. В этом взгляде на перспективу стихийно складывавшейся практики экономического федерализма когорты претендентов на высшую власть была абсолютно единодушна.

Процедура формирования высшей власти и регламентации ее функций снизу, от корневой системы страны и государства, от территорий, утвердившаяся в Западной Европе в XVII–XIX вв. и еще более рационально реализованная в США, не вмещалась в революционное мировоззрение, в узкий спектр политической и общей культуры претендентов в вожди пролетарских масс. Итог известен: на месте рухнувшей монархии была воссоздана ее практически точная копия, правда архитектурные элементы власти и экономики теперь были скреплены терминами. Вместо власти от Бога – власть от лица гегемона, вместо помазанника божьего – великий вождь и мудрый учитель, вместо сановников и вельмож – выдающиеся деятели партии и государства, вместо веры в царя – культ гениальной личности, монархический абсолютизм стал именоваться демократическим централизмом и т.д. и т.п. Главное, что было унаследовано новым режимом без намека на какие-либо принципиальные прогрессивные новшества, – поднебесная высота всеобъемлющей централизации власти и концентрации управления социально-экономическими процессами.

Советская высшая столичная бюрократия еще пуще, чем прежняя дореволюционная, была поражена маниакальным страхом за политико-экономическую целостность страны. Назначаемые и сменяемые по ее воле руководящие региональные функционеры держались на постоянном подозрении в политической неблагонадежности, центробежных устремлениях, сепаратизме. Местные

экономические инициативы во всех случаях, когда сфера их реализации распространялась на сопредельные регионы страны и тем более затрагивала вопросы внешнеэкономических отношений, всегда рассматривались в первую очередь через призму вероятных и еще чаще совершенно невероятных политических последствий. Столичной бюрократии всюду и во всем мнились происки и козни, направленные на ослабление и подрыв ее авторитета и, следовательно, государства, с которым она «скромно» олицетворяла самое себя. В инициативах регионального экономического развития отыскивались, а если не находились, придумывались, фантазировались признаки противопоставления, возвышения региональных интересов над общегосударственными.

Традиционные для высшей российской власти сверхнастороженность, болезненная подозрительность, не смыкающая веки бдительность в отношении к собственным руководящим назначенцам в регионах в условиях, сложившихся после окончания гражданской войны, отягчались комплексом ранее неизвестных обстоятельств.

Во-первых, в большинстве регионов страны, особенно в освобожденных от Колчака и интервентов в Сибири и на Дальнем Востоке, во главе административно-территориальных образований оказались люди, с оружием в руках устанавливавшие советскую власть. Их авторитет среди населения, в отличие от далеких столичных политических фигур, был неоднозначным, но реальным и конкретным. Одним они внушали страх, другие считали их действительными героями-освободителями. В любом случае все многообразие социальных и хозяйственных процессов в регионах находилось под непосредственным контролем этих руководителей. От той или иной степени лояльности их к политическому центру в значительной мере зависела судьба вождей столичной бюрократии.

Во-вторых, этим людям были свойственны групповая корпоративность, сплоченность, сложившееся за время гражданской войны солдатское братство, личная дружба, товарищеская преданность. Все они благоговели перед авторитетом вождя мирового пролетариата, однако это не гарантировало от возможных эксцессов бонапартизма.

В-третьих, «под их рукой» оказались громадные территории, подчас превосходящие по размерам европейскую часть России. Та-

кой масштаб власти региональных руководителей был явно непропорционален рангу провинциального администратора. К тому же имели место межрегиональная консолидация провинциальных руководителей, взаимная поддержка и защита региональных интересов перед требованиями и директивами центральной власти.

Далее, из-за отсутствия или примитивности системы и средств транспортных коммуникаций и связи, усиливалась самостоятельность регионального руководства, увеличивались его политический вес и значимость в разрешении вопросов так называемого текущего момента и социально-экономических проблем перспективного характера. Настораживал и тот факт, что на партийно-советских руководителей в регионах, не имевших опыта административно-хозяйственной работы, все более заметное влияние оказывали спецы из «бывших», по различным причинам не сумевшие сбежать с контрреволюционным воинством или не пожелавшие эмигрировать. Сотрудничество с ними не возбранялось, – наоборот, указывалось на необходимость всемерного использования их знаний и опыта на благо социалистическому строительству. Однако региональная практика этого сотрудничества обнаруживала, что местные партийно-советские органы и особенно хозяйственные все очевиднее подпадали под влияние идей регионального экономического саморазвития, самоуправления, имевших широкое распространение в кругах местных интеллектуалов в период, предшествовавший коренным социалистическим преобразованиям.

В свою очередь, на должностях спецов, советников, консультантов, экспертов в столичных органах нового режима власти оказались непоколебимые адепты идеи максимальной централизации государственной и общественно-экономической системы. Их старые, отжившие свое время идеи звучали в унисон с основополагающими установками так называемого принципа демократического централизма.

Таким образом, давний антагонизм между бессмертной российской традицией абсолютного централизма и неуничтожимой тенденцией экономического полицентризма, регионального саморазвития, самоуправления и федерализма возродился, чтобы тут же быть вновь погребенным под монолитом, надпись на коем была исполнена в новых терминах – «демократический централизм».

Старческий маразм централизма неудержимо крепчал по мере преодоления послевоенной разрухи. Спектр вынужденных компромиссов с региональными руководителями, проявлявшими самостоятельность суждений и мужество при защите своих позиций, быстро сужался. Рука центральной власти, поощрявшая «пряником» наиболее послушных и ретивых исполнителей ее волевых директив и до поры до времени милостиво прощавшая или назидательно журившая строптивых, все чаще выхватывала из-за спины смертельно свистящий «кнут» для расправы с инакомыслящими.

Поворотным пунктом, после которого центральная власть уже больше «не миндальничала» с доморощенными инициаторами приоритетов регионального экономического развития и самоуправления, стал съезд партии, помпезно суммировавший блистательные итоги реализации первого пятилетнего плана. С этого момента централистские традиции всеобъемлющего сосредоточения рычагов управления экономическими механизмами возродились к «полнокровной жизни», стали фундаментальной базой внутренней и внешней экономической политики. После десятилетних колебаний между традицией и тенденцией выбор был сделан в пользу первой.

Итак, то, какой выбор произойдет в нынешней ситуации, вновь открывшей возможность для трансформации тенденций к региональной экономической самостоятельности в реальный процесс, в решающей степени зависит от позиций и уровня консолидации региональной элиты. Сегодняшние проводимые под флагом столичного центра демократические преобразования, несмотря на их традиционный для российского общества революционный характер, обходят далеко стороной проблемы регионализации социально-экономических процессов и построения структур реального местного самоуправления. Центральная власть лишь декларирует возможность, перспективу регионального экономического самоуправления, а на деле всеми силами и средствами препятствует процессу освобождения регионов от удушающих объятий тотальной регламентации их социально экономического развития.

Некоторые послабления в сфере самостоятельности регионов, в первую очередь национальных образований, – это результат их ультимативного противостояния, протеста против всеобъемлющих прерогатив центра, временно ослабленного политической

борьбой в высших эшелонах власти. Не исключена вероятность того, что чем более устойчиво и непоколебимо станет чувствовать себя центральная власть, тем более неуступчивой, бескомпромиссной будет она в сфере регионализации социально-экономической практики, тем далее во времени будет отодвигаться реализация деклараций и гарантий рационального разрешения проблем регионального развития и самоуправления. В итоге может воскреснуть гибрид свободного на уровне частной конъюнктуры, но в целом жестко централизованного экономического пространства, который существовал до 1917 г. Либо произойдет регенерация абсолютной, тотальной централизации, модифицированного варианта реализации принципов демократического централизма.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Традиции централизма и тенденции регионализма // Управление, технологии и человек в Арктике: материалы междунар. конф. Новосибирск, 1996. С. 25–29.

РЕАЛИИ ТРЕХ БЫВШИХ БЕЗЛЮДНЫХ ПРОСТРАНСТВ

Ко времени открытия Америки экспедицией Колумба численность ее населения, в соизмерении с громадной территорией (42,5 млн кв. км), была ничтожной. Подавляющая часть обитателей континента концентрировалась в его экваториальной зоне. Но и здесь, по сравнению с Европой, вымиравшей всего лишь 100 с небольшим лет назад от эпидемии чумы, плотность населения была, по меньшей мере, на порядок ниже. Европейцам американский континент казался пространством без людей. Эти впечатления имели вполне реальную основу. Численность туземного населения, рассеянного на пространствах от Аляски до Огненной Земли, едва ли превышала 3 млн чел.¹

С открытием Америки перед европейской цивилизацией предстала картина мира, отличавшаяся от существовавшей ранее умозрительной композиции. На первом плане географической панорамы появился громадный континент, затмивший своими размерами богатую восточными пряностями Индию. Открытие Америки трансформировало мотивы, стимулы и цели европейских экспедиций за пределы известного им мира. До Колумба главные усилия они направляли на поиск маршрутов в страны восточных пряностей и золотых сокровищ. Но после открытия Америки основной их целью становится стремление найти и захватить новые, ранее неизвестные территории. Охота за «островами пряностей» продолжалась, блеск золотой добычи конкистадоров пуще прежнего возбуждал организаторов и участников морских и сухопутных экспедиций².

Новые территориальные приобретения – источники восточных пряностей и драгоценных металлов – оценивались как исключительно удачные. Однако и открытие новых земель, хотя и совершенно не подходящих для произрастания восточных пряностей и не сиявших немеркнущим светом золотых сокровищ, считалось

¹ Гуляев В.И. Археология Центральной Америки. М., 1992.

² Путешествия Христофора Колумба. Дневники, письма, документы. М., 1950.

крупным событием, благодаря которому усиливались мощь, престиж и военно-политический вес европейских держав.

В течение двух столетий после открытия Америки капитаны судов из западноевропейских стран, с переменным успехом претендовавших на получение высочайшего титула владычицы морей, без устали бороздили воды океанов в поиске новых участков суши, подстерегая друг друга в засадах, сталкиваясь в мелких и крупных морских сражениях, правдами и неправдами, лицемерной дружбой и поучающей жестокостью, мечом и крестом насаждая в автохтонную культуру туземных жителей ценности и пороки европейской цивилизации. К началу XVII в. контуры умозрительно начертанных обитаемых континентов и основных средоточий островной суши приблизительно совпадали с реальной картой их расположения. В последующее столетие осуществлялась «зачистка» Мирового океана на предмет возможного обнаружения островов, оказавшихся в стороне от генеральных трасс океанских коммуникаций.

Российским флотоводцам, когда перед ними открылась возможность выхода на океанские просторы Южного полушария, досталась лишь роль авторов в открытии и исследовании берегов закованной в ледовый панцирь безжизненной Антарктиды. В отличие от морских западноевропейских держав, основной вклад в расширение территориальных владений которых был сделан мореплавателями, в России аналогичная миссия выпала на долю так называемых землепроходцев. Менее чем через 100 лет после открытия Америки на карте планеты начал обозначаться абрис главного российского территориального приобретения – Сибири. Через 50 лет после похода Ермака, известившего Москву о покорении Сибирского царства, эстафета землепроходцев достигла берегов Тихого океана. По оценке Б.О. Долгих, на момент появления в Сибири первых отрядов русских землепроходцев численность ее коренного населения не превышала 236 тыс. чел., а плотность составляла 0,02 живой души на 1 кв. км, или, лучше сказать, в среднем на одного обитателя страны приходилось не менее 5 тыс. кв. км территории³.

³ Долгих Б.О. Родоплеменной состав народов Сибири в XVII веке. М., 1956.

Почти одновременно с проникновением русских за Урал голландские купцы, искавшие в южных морях «пряные острова», наткнулись на берега еще одной столь же безлюдной, как Америка и Сибирь, страны – Австралии. По свидетельству английского капера У. Дампира, корабль которого волей тайфуна занесло в Австралию 80 лет спустя после голландцев, за три месяца, проведенных на ее берегах, он лишь несколько раз встречал бродячих охотников – совершенно голых, не имевших жилищ «самых жалких людей на свете, жителей самой жалкой из всех земных стран». Как оказалось впоследствии, в Австралии невиданных ранее европейцами кенгуру было больше, чем людей. На территории площадью 7,7 млн кв. км проживало 250–350 тыс. аборигенов.

Таким образом, Америка, Сибирь и Австралия до открытия и освоения их европейцами имели одну общую судьбу. По численности и плотности их коренного населения они значительно уступали, например, известным ранее Индии, Китаю, странам Ближнего Востока и Прибрежной Африки.

Широко известно утверждение, что прошлое определяет будущее. Однако история Америки, Сибири и Австралии после их открытия и современное экономико-политическое положение свидетельствуют, что одинаковое прошлое отнюдь не гарантирует одинакового будущего. Примитивный уровень социально-экономической и общественно-политической организации коренного населения этих территорий, автохтонные культуры, лишенные механизмов эволюционного развития, казалось, объективно предопределяли если не абсолютную симметрию, то, по меньшей мере, близкое подобие их последующего прогресса под воздействием европейской цивилизации. Однако исторические судьбы Америки, Сибири и Австралии, приобретенных европейской цивилизацией в эпоху Великих географических открытий, несмотря на одинаково низкий естественно-исторический фон, разошлись принципиально.

Первым из колеи отсталости, запрограммированной примитивным прошлым, вышел обширный регион Северной Америки. Провозглашение независимых Соединенных Штатов Америки явилось началом конца находившейся на пике могущества Британской империи. Для эпохи формирования, господства и состязания мировых империй, все дороги из окраин которых вели в столицы

европейских метрополий, мятеж 2 млн мигрировавших в Америку соотечественников грянул как гром среди ясного неба.

История возникновения и существования мировых империй знала примеры вооруженной борьбы завоеванных, подчиненных и угнетенных национальных меньшинств за независимость. В период национально-государственной демаркации европейской территории имело место вооруженное противоборство этнических групп за главенствующее положение, за первенство среди равных, за вольность городов, автономию уделов, династийных привилегий и других локалитетов. Однако в истории не было прецедента, чтобы региональный социум колонистов материнской, титульной нации, производный от общественно-экономической системы метрополии, генетически связанный общими этническими корнями, традициями, обычаями, законами, единым руслом идеологии и патриотизма, культурного развития и религиозного воспитания, отрекся от этих так называемых священных непреходящих ценностей ради приоритетов региональных интересов.

В метрополии, как оказалось, достаточно наивно полагали, что этнические, национальные скрепы – это нечто нерушимое, действующее эффективно, безотказно и вечно во времени и пространстве. Представлялось, что подданный британской короны останется ее патриотом везде и всегда, независимо от любых обстоятельств. До определенного времени в метрополии никому не приходило в голову, что региональные интересы кровью от крови подданных британской короны могут быть объявлены приоритетными, главенствующими над национально-государственными. И, более того, за свою независимость региональное сообщество соотечественников, «скопище предателей и изменников» выступит с оружием в руках и одержит победу над породившей их метрополией⁴.

Реакция метрополии на сепаратизм английских колонистов в Америке была бурной, решительной и бескомпромиссной. Даже после унижительного поражения метрополии в войне с колонистами, взбунтовавшимися против матери-родины, далеко не скоро пришло понимание сути совершившегося, которое обозначило начало принципиально новой фазы развития мирового обществен-

⁴ Джефферсон Т. Автобиография. Заметки о штате Виргиния. Л., 1990.

но-исторического прогресса. Самоопределение вчерашних колонистов, их успех в борьбе против метрополии, за государственную независимость, полнокровный политический и экономический суверенитет свидетельствовали, что консолидированные интересы и цели регионального сообщества могут, имеют право быть и реально являются не менее прочным основанием государственности, чем традиционный фундамент, сложенный из монолитов исторической, национальной, территориальной, культурной и религиозной общности.

Региональный сепаратизм, с клеймом которого начиналась история Соединенных Штатов Америки, вопреки ужасающим пророчествам и попыткам метрополии покарать предателей короны и наставить заблудших подданных на правильный, истинный, единственно верный путь, оказался не столь страшным. Паника, возникшая на капитанском мостике Британской империи в связи с провозглашением независимых штатов в Америке, улеглась. Громкие голоса призывавших потопить в крови всплывший в Новом Свете сепаратизм смолкли в торжественном звучании литавр победивших метрополию колонистов. В броне Британской империи образовалась брешь, но штурманы политического курса английских островов, несмотря на казавшуюся критическую ситуацию и боевой клич неуминавшихся апологетов британского могущества, не утратили здравого смысла. Они осознали безвозвратность понесенной утраты и приступили к исчислению нового курса, который был направлен к берегам эволюционной трансформации имперской субординации властных и регулятивных функций в содружество региональных сообществ, открытых для самостоятельного, свободного выбора оптимальной модели социально-экономического развития.

Процесс, начавшийся в американской колонии Англии, остановить, нейтрализовать и подавить оказалось невозможно. Попытки порвать с зависимостью от исторической, этнической родины, от недавних соотечественников стали во второй половине XIX в. постоянными. Они сделали широким русло развития мирового общественно-исторического прогресса. Фронтир этого движения принадлежал колониальным территориям, основная и наиболее активная часть населения которых сложилась в процессе динамичного притока и воспроизводства мигрантов из европейских госу-

дарств. В 1860-х гг. после восстания на золотых промыслах из кильватерного строя Британской империи вышла на курс самоуправляемой территории Австралия. На этот раз метрополия практически не пыталась укротить стремление своих австралийских соотечественников к социально-экономическому паритету с подданными английской короны, живущими на Британских островах и в той или иной мере паразитировавшими за счет пионеров хозяйственного освоения далекой колониальной территории. Как и почти 100 лет назад в Северной Америке, подданные Британской короны в Австралии протестовали против будто бы предписанной им участи «таскать каштаны из огня» для своей этнической Родины. Национально-государственные, культурные, религиозные и даже кровнородственные связи не выдержали испытания напряженностью, возникшей в ходе произвольно определявшегося конфискационного изъятия у регионального социума произведенного им общественного продукта. Английские колонисты в Австралии, как и их предшественники в Северной Америке, выступили против эксплуатации «белой» метрополией почти столь же «белого» регионального сообщества. Конечный результат борьбы новообразованного населения Австралии за экономическое самоопределение был такой же, как добытый североамериканскими колонистами в войне за независимость.

После Второй мировой войны Канада и Австралия, являвшиеся до того номинальными владениями европейской метрополии, обрели статус суверенных государств. Их движение к независимости совершилось по эволюционной формуле, без военных столкновений. Самоопределение, отделение и паритетное участие недавних «белых» колоний в мирохозяйственном и международном общественно-политическом процессах стали нормой.

Трансформация «белых» колоний, в первую очередь Британских, в самоуправляющиеся территории, доминионы и затем в суверенные государства совершалась далеко не идеально. Но при этом издержек было намного меньше, чем при освобождении от колониальных пут стран Латинской Америки, Африки, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока; Индии и Китая. Здесь освободительный процесс протекал в более ожесточенных формах. Комплекс расового превосходства «белой», европейской, метрополии, этническая пестрота, «лоскутность» Азии, Африки и Латинской

Америки, бесспорно более низкий уровень общественно-исторического и экономического развития, застывшие в фазе позднего средневековья формы социальной, национальной и государственной организации, столь же мало подвижные традиции в сфере культуры, религии, национального и общественного самосознания, совершенно очевидно, не ускоряли процесс консолидации. Наоборот, составляли инерционную массу, для подвижки которой из состояния брэнной повседневности, созерцательного ожидания мифического благовеста потребовалась жертвенная энергетика нескольких поколений возмутителей спокойствия.

Поразительный успех США на полях сражений за независимость стал примером для стран Латинской Америки, преимущественно колониальных владений пиренейской метрополии. Итог первого этапа их движения к независимости оказался не столь впечатляющим, как у североамериканцев. Главная причина поражения, компромиссных, паллиативных результатов освободительного движения в странах Латинской Америки заключалась в недостаточной степени консолидации социальных, этнических и территориальных групп населения этих региональных сообществ. В отличие от североамериканских колоний, где мигранты из Европы не смешивались с коренным населением и рабами-африканцами, а бдительно и жестко охраняли свою расовую чистоту, колонисты из пиренейских государств были не столь разборчивы в сфере воспроизводства себе подобных. В результате недостаточно твердо регламентированной стихии воспроизводства населения возник своеобразный демографический миксер, продуктом которого стала весьма рыхлая этническая масса, представленная широким спектром цветов и переходных оттенков от белого до красного и черного. Этим цветам и оттенкам населения соответствовало симметричное многообразие дискретных и полицентрических общественных и экономических интересов регионального сообщества. В сравнении со стерильно белым и монолитным североамериканским населением латиноамериканское соединялось в подобие цельного с запасом прочности, равным по надежности связям, возникающим в процессе реакции диффузии. В результате этнического, национального, расового микширования силы освободительного движения оказались аморфными, их энергетика недостаточной, чтобы повторить успех США в борьбе с метрополией.

Пришлый белый, коренной туземный и образовавшийся в процессе и взаимодействии цветной этнос ни каждый в отдельности, ни все вместе ввиду размытости и неустойчивости культурологических граней и социально-экономических интересов не обладали энергетикой консолидации, достаточной для крутого подъема на орбиту государственной независимости. Продолжавшаяся 400 лет этническая диффузия между пришлым и туземным населением Экваториальной и Южной Америки оказалась весьма непрочной основой для обретения многонациональным территориальным сообществом независимой государственности. В итоге первая фаза борьбы латиноамериканских стран за независимость закончилась паллиативными компромиссными результатами.

В критериях колониальной политики XVIII–XX вв., в срезе ее национальных аспектов цветных полуевропейских кровей оставались людьми далеко «не первого сорта, не высшего качества». И потому, когда в конце XIX – начале XX в. на территориях к югу от США возникла цепная реакция протестов, вооруженных акций против пиренейской метрополии, войн за независимость, арсенал методов и средств их подавления оказался аналогичным тому, который применялся для умирения туземного населения в эпоху конкисты. Этническая смесь европейцев с коренным населением была для метрополии чужеродным материалом более низкого происхождения, чем последнее ничтожество белой европейской расы. Поэтому крайняя жестокость карательных акций против участников освободительного движения, основную массу которого составляли евроамериканцы, считалась вполне нормальной и морально оправданной.

Уместно заметить, что та или иная степень результативности движения за независимость определялась мерой воздействия на этот процесс Соединенных Штатов Америки. Их принципиальная позиция и реальный масштаб военного, экономического и дипломатического участия в конфликте между колониями и метрополией исчислялись по формуле приоритета собственных национально-государственных, политических и экономических интересов. Тривиальная сущность, истина и цель этих интересов состояла отнюдь не в разрушении колониальной системы и не в содействии демократическим преобразованиям, установлению народовластия, общественно-экономическому прогрессу, не в обеспечении

равных условий и возможностей приобщения к так называемым общечеловеческим ценностям мировой цивилизации. Главные императивы содействия США латиноамериканскому освободительному движению восходили к перспективе политической и экономической экспансии на территории, взбунтовавшиеся против далекой и оказавшейся не в лучшей военно-политической и экономической форме европейской метрополии.

Позиция США, определявшаяся по формуле «помогай слабому, чтобы ослабить сильного», оказалась исключительно продуктивной. Ко времени окончания Первой мировой войны зависимость южно-американских территорий и Канады от европейской метрополии была сведена к номинальной. Без участия США и их определяющей роли не разрешался ни один из кардинальных вопросов политической и экономической ситуации на Американском континенте от Арктики до Антарктики. Окончательный вердикт в любом политическом и экономическом регламенте на Американском континенте выносили США.

Эпоха великих колониальных империй ушла в прошлое. Политический паритет бывших метрополий и колоний утвердился в качестве основополагающего принципа их взаимоотношений. Ни одной из колониальных империй не было суждено обрести желанное единоличное мировое господство. Мировое сообщество вместо представлявшегося естественным создания иерархической пирамиды с богоизбранной нацией на вершине пошло по пути полицентрического развития, реализации потенциала автохтонных тенденций, сложения глобального единства из компактных сообществ, основанных на территориальной общности национальных, этнических и экономических интересов. При этом государственные образования, возникшие на основе общности региональных интересов, демонстрируют более высокую динамику общественно-политического и социально-экономического прогресса, чем традиционные национальные образования с этнически однородным, так называемым титульным населением.

Очевидно также, что перед лицом объективного распада колониальных империй и сверхдержав и сложения глобального единства из совокупности компактных сообществ любые конструкции мирового господства несостоятельны и обречены. Однако попытки реализовать его после распада СССР сегодня продолжают США. Со-

единенные Штаты, возникшие в начальной фазе нивелирования имперско-колониального рельефа мировой цивилизации, хорошо помнят, что в XVIII в. 2 млн североамериканских колонистов одержали победу над могущественной метрополией, но недооценивают, что почти 5 млрд обитателей планеты в стремлении к свободе и равенству способны разрушить любые замыслы мирового господства.

Из трех колоссальных «безлюдных пространств» – Америки, Сибири и Австралии, найденных европейцами в эпоху Великих географических открытий и заселявшихся преимущественно мигрантами из Европы, лишь Сибирь осталась на обочине главного проспекта общественно-исторического прогресса. За 400 лет пребывания Сибири в составе России ее общественно-политический рельеф не претерпел сколько-нибудь существенных, реально значимых прогрессивных подвижек. Этот край был и остался российской колонией. Численность его населения выросла, по меньшей мере, на два порядка, но средняя плотность на два порядка меньше, чем на сопредельных территориях Китая, Кореи и Японских островов.

По подсчетам Ф. Нансена, территориальные владения Российской империи за годы от царствования Ивана Грозного до Первой мировой войны прирастали за каждые сутки в среднем на 14 кв. верст⁵. Этому исключительно высокому суточному территориальному «привесу» не соответствовали темпы роста, расширенного воспроизводства русского, славянского населения. В течение 300 лет из Европейской России (через Урал) в Сибирь перетекал слабый демографический ручеек, состоящий главным образом из служилых и работных людей, нелегальных торговцев, ссыльных и каторжников, случайных мигрантов, преимущественно стихийных, прирожденных, генетически заданных искателей фортуны. Феодально-крепостная формация Российской империи являлась труднопреодолимым препятствием на пути крестьянских миграций, земледельческого освоения и интенсивного заселения Сибири. Здесь по сравнению с Америкой и Австралией, возможности земледельческого, аграрного освоения весьма резко ограничивались природно-климатическими условиями. Динамика миграций

⁵ Нансен Ф. В страну будущего. Магадан, 1954.

и заселения края тормозилась, подавлялась отсутствием или крайне примитивным состоянием транспортных коммуникаций.

В отличие от Америки и Австралии, отдаленных от европейской метрополии тысячами мильными океанскими пространствами, Сибирь, лежавшая под рукой Москвы, была территорией намного более труднодоступной в транспортном отношении. Трансатлантические плавания из Европы в Америку к середине XVI в. совершались в режиме устойчивого чартера. В XVII столетии они приобрели характер правильных, т.е. систематически выполнявшихся рейсов. Еще через 100 лет плавания через Атлантику стали регулярными. Английские, испанские и французские корабли отправлялись в Америку и обратно чуть ли ни по расписанию. Каждый из них доставлял в Новый Свет очередную группу искателей удачи. К середине XVII в. численность переселенцев из Англии, Франции, Испании, осевших на территории современных США, приблизилась к 2 млн человек.

Морской транспорт, в том числе действовавший в океанских водах, по эффективности намного превосходил сухопутный. Переход через Атлантику при удачном стечении погодных условий уже в XVIII в. занимал не больше месяца. В середине XIX в., в период «золотой лихорадки», благодаря морскому мосту из Европы в Австралию (через три океана) ежемесячно прибывало до 100 тыс. новых поселенцев. Перевозка через Атлантический океан по времени и объемам была намного выгоднее, чем транспортировка по Сибирскому колесному тракту. В середине XIX в. даже фельдъегерская служба добиралась от Петербурга до Иркутска не менее месяца.

В течение 300 лет после присоединения края главная функция центральной власти на территории Сибири сводилась к охране ее пространств от посягательств со стороны сопредельных государств. Сибирские города, в том числе расположенные в ее глубинных районах на значительном расстоянии от расширявшегося фронта стихийной полувоенной экспансии, крайне долго находились на положении военных, военизированных поселений. Воинская дисциплина и субординация не давали стимулов к активной, энергичной хозяйственной деятельности.

Торговые функции городских поселений пребывали в эмбриональном угнетенном состоянии. Стихийные, спорадические и, как правило, тайные торговые сделки казаков, солдат и других воин-

ских чинов, чиновников и служащих пресекались административными мерами и другими санкциями, легальные – душились непомерными сборами, пошлинами и прочими обложениями в пользу казны. Плотный и высокий частокол таможенных правил ограждал Сибирь не только от активной торговли с сопредельными иностранными территориями, но и от Европейской России, от метрополии. Центральная власть империи забирала из региона все, чтобы затем выдать жалкий мизер на ее содержание и охрану. Наиболее выразительно, контрастно эта конфискационная политика Центра по отношению к Сибири проявилась в XVII в. – в период расцвета пушного промысла, в XVIII в. – в эпоху петровских реформ и примерно 150 лет спустя – во время становления и развития золотодобычи. Жизнь северных сибирских городов, основанных в XVII в., во времена великой соболиной охоты, оказалась скоротечной. Их недолгое и весьма относительное благополучие мог назвать золотикипящим процветанием только человек с неумейной фантазией.

Величественные петровские реформы нанесли глубокий урон реальному массиву и перспективному росту численности русского населения в Сибири. Опустошительные рекрутские наборы и особенно «трудовые мобилизации» на «великие стройки» империи резко и надолго затормозили процесс увеличения численности русского населения края за счет естественного воспроизводства. Не менее четверти мужского населения, главным образом молодежь из крестьян, ремесленников, мастеровых, плотников, каменщиков и представители других профессий, а также необученные, но крепкие здоровьем, были депортированы на уральские железоделательные и пушечные заводы, на прорытие грандиозной системы судоходных каналов, на кораблестроительные верфи, на сотворение среди чухонских топей и болот претенциозной столицы. Этим людям уже никогда не суждено было вернуться в Сибирь, к семейной и хозяйственной жизни – естественным и главным источникам роста потенциала нации. Одновременно с рекрутской и трудовой мобилизацией, губительно отразившейся на численности русского населения региона, активизировалась система преград и преследования нелегальных стихийных мигрантов из Евроссии в Сибирь. В результате применения этих и других подобных мер, в том числе в сфере налогообложения, численность русского

населения в Сибири, как, впрочем, и в масштабах всей империи, пошла на убыль. Механический прирост за счет мигрантов из Евросоюза, если не считать воинских контингентов, направлявшихся для усиления засечных, пограничных, линий на юге Сибири, прекратился почти полностью. Эффективность естественной генерации населения Сибири оказалась недостаточной для компенсации потерь от рекрутских и трудовых мобилизаций, выхолащивавших потенцию природной силы самовоспроизводства народонаселения.

Ничего похожего не случалось в практике заселения и освоения Америки и Австралии. Миграционный поток в Америку и Австралию никогда не пресекался политико-административными или другими актами директивных и исполнительных структур западноевропейской метрополии.

Сибирское золото, поднявшее Россию на пьедестал золотодобывающей державы, не вывело край из космического оцепенения хозяйственной стагнации. В отличие от калифорнийского и австралийского золота, подвинувшего эти регионы к динамичному экономическому росту, сибирское не сообщило сколько-нибудь заметного ускорения социально-экономическим процессам в крае. Прimitивная конструкция отечественной финансовой системы, сложившаяся в эпоху борьбы против татаро-монгольского нашествия и во многом заимствованная у этой восточной деспотии, по сей день исключает возможность оборота капиталов без сепарации их через небескорыстные руки столичных околоправительственных патриотов и «рыцарей» наживы. Замыслы региональной финансово-экономической консолидации изначально и до сегодняшних дней приравниваются к покушению на прочность национально-государственных устоев. Региональные интересы, из совокупности которых складывается экономическая мощь современных стабильно благополучных государств, в России считались и считаются проявлением центробежных тенденций, убавляющих и разрушающих исторические скрепы «единой и неделимой».

В отличие от европейских колонистов в Америке и Австралии, русские в Сибири в силу объективно-исторических условий формирования российской государственности гораздо медленнее продвигались к осознанию возможности, справедливости и правомерности реализации региональных интересов на равных со столич-

ными соотечественниками. За Первопрестольной со времени принятия ею организующей роли в освобождении от татаро-монгольского ига закрепился титул центра, олицетворяющего единство нации и государственную мощь. В последующие века российской истории этот образ всеми средствами и способами, с энергией, достойной лучшего применения, внедрялся в массовое сознание.

После падения Римской империи ни в одном цивилизованном государстве столичный город – концентрированное средоточие власти и прислуживающей ей творческой элиты, форум для патриотов и сборище выдающихся негодяев, главная арена головокружительного карьеризма и смертельных трюков, ристалище рыцарей справедливости и вожденное прибежище авантюристов высшей пробы – не восхвалялся и не боготворился больше, чем в России. Массовому сознанию постоянно и методично внушалось, что лица, облеченные высшей властью, – богоподобный сублимат государственного разума и животворящего потенциала нации, что правящая элита – эталон мудрости, морали и православия, что любые ее установления подлежат беспрекословному исполнению, поскольку они – результат священнодействия. Всякий, кто сомневался в истинности этой легенды, создававшейся властью и ее весьма небесталанными придворными творцами, упорно преследовался и подвергался неотвратимой экзекуции.

Синдром утраты сосредоточенных в столице скреп, объединяющих нацию и цементирующих государственность, распространялся сверху донизу по всем граням российской общественно-государственной пирамиды. И не раз и не два, а многократно усиливался до состояния глубокого недуга. Например, в начале XVII в., в годы Великой Смуты, грозно поколебавшей унитарные устои российской государственности. Во время французского нашествия, когда была оккупирована Первопрестольная. В результате мятежа декабристов, полагавших, что российская государственность упрочится многократно, если обширные подвластные ей территории будут освобождены от директивного произвола центральной власти, получат установленное законом право на самоуправление и обретут возможность самобытного развития. Во время Первой мировой войны, когда под патронажем германских войск были приняты успешные (Польша, Прибалтика) и неудачные (Украина) попытки выйти за пределы российской государственности. В годы

гражданской войны, в которой обе враждующие стороны ожесточенно сражались за обладание Первопрестольной. Удивительно, но никому из воителей «за веру, царя и отечество», обложивших Первопрестольную почти по замкнутому кругу и контролировавших большую часть территории Евророссии, не пришло в голову, что Советы, заседавшие в Москве, отрезанной от источников, которые питали ее продовольствием, топливом, фуражом, сырьем и пр., обречены на гибель. Вместо смертельного кольца блокады вдохновители и полководцы белого движения, как загипнотизированные, истощая потенциал своего воинства, шли на Москву, взятие которой приравнивалось ими к великой победе. Верховный правитель Сибири А.В. Колчак, захвативший золотой запас России и властвовавший на пространствах от Урала до Амура, отверг увещевания идеологов создания в крае государства, противостоящего Красной России, сделал ставку на взятие Москвы – священного символа высшей и традиционной для российской государственности безграничной власти.

Процесс консолидации региональных интересов населения Сибири по сравнению с Америкой и Австралией находился под более глубоким и длительным парализующим воздействием экономического диктата Центральной России. Громадная географическая отдаленность от метрополии предопределяла характер становления и развития хозяйственных структур американских и австралийских территорий. Автономность и диверсификация хозяйственных механизмов, возникшие как следствие неадекватности средств и систем коммуникации громадным расстояниям, уже на стадии пионерного хозяйственного освоения Америки и Австралии основой для их экономического развития. Производственные структуры и в аграрном, и в промышленном секторах экономики создавались и развивались по принципу самодостаточности и взаимодополняемости. Сельскохозяйственная и особенно промышленная продукция метрополии многократно превосходила аналогичную продукцию местного происхождения по качеству, долговечности, надежности, себестоимости и другим технико-экономическим характеристикам. Однако, как говорится, «за морем телушка – полушка, да перевоз дорог», поэтому метрополия лишь в ранней фазе освоения новых территорий служила их товарным донором. Экспорт из метрополии промышленной продукции, в том числе изделий индустрии

стриального производства, не обладал способностью искалечить, изуродовать и тем более подавить жизнь и развитие экономического организма новых территорий в период, когда он находился в эмбриональном состоянии. Главным предметом ввоза являлись не товарные изделия промышленного производства метрополии, а преимущественно живые деньги, капиталы и владеющие ими люди.

Хозяйственная жизнь Сибири, несмотря на не менее дорогой перевоз через горы и реки, грязи и топи, по бездорожью и тропам, находилась и находится в глубокой зависимости от поставок продукции промышленного производства из Центральной Евророссии и Урала. Мощная металлургия Урала угнетала и подавляла развитие железоделательного производства в Сибири. Частные железоделательные заводы (Николаевский и Абаканский), не выдержав конкуренции с уральскими, разорились. Существование казенных (Кузнецкого и Петровского) заводов поддерживалось бюджетными субсидиями. Товарный поток из Евророссии интенсивно «вымывал» деньги из Сибири, загонял местного предпринимателя в хозяйственные ниши с мизерными возможностями сколачивания крупных капиталов. Торговая прибыль от реализации евросибирской продукции на сибирском рынке тратилась в основном в сфере личного потребления местных коммерсантов. Крылатая формула «имея деньги или власть да не пожить всласть» – интернациональный и вечный девиз людей, стремящихся к вершине общественно-государственной пирамиды. Пристрастие отечественного предпринимательства, чиновничества и купечества к роскошной жизни и иным благам и дорогостоящим утехам и порокам стало «притчей во языцех». Этот генетический недуг и сегодня ярко проявляется в возрождающейся из небытия генерации так называемых новых русских (от оккупировавших вершины «власти предрежущих» до делающих деньги на барахолке анархо-демократии).

Впрочем, масштабы и активы хозяйственной деятельности сибирского предпринимателя, промышленника и коммерсанта и доходы от нее во все времена определялись и диктовались из столичного административно-политического и финансово-промышленного центра страны. Львиная доля, абсолютная масса экономического эффекта производственно-торговой деятельности в Сибири неизменно и независимо от принципов построения и функциони-

рования хозяйственной системы страны присваивалась столичными, околоправительственными, евросоветскими финансово-промышленными и торгово-посредническими группировками. Планово-административная система, установившаяся в 20-х гг. и действовавшая до 90-х гг., лишь обезличила, но одновременно затвердила, формализовала, узаконила этот исторически сложившийся диспаритет концентрации капиталов и властных полномочий в сфере его перераспределения.

Происходящая сейчас реставрация открытых свободных рыночных отношений, вопреки радужным умозрительным расчетам региональной бюрократической, коммерческой, производственной, финансовой и прочей элиты, вплоть до криминальной, отнюдь не гарантирует и даже не обещает ей роли равной среди равных. Без консолидации региональных интересов, без энергичной и солидарной их защиты от традиционного столичного и подстоличного политического и финансового концентратора и конфигуратора собственности и активных капиталов надежды даже самых богатых природными ресурсами сибирских регионов (например, Тюмени, Кузбасса, Якутии, Красноярского края) на процветание не более чем иллюзия. До тех пор, пока Сибирь будет отдавать безропотно всю прибыль, получаемую от производства и оборота капиталов, столичному «дяде», региональной элите, разноликой, но одинаково жаждущей собственности и больших капиталов, придется довольствоваться милостью придворной финансовой олигархии. Два с четвертью столетия назад аналогичные отношения между колонией в Северной Америке и метрополией на Британских островах взорвались и разрешились войной за независимость. Сто лет спустя английская метрополия без кровопролитных сражений признала объективно-историческую неотвратимость социально-экономического паритета своих соотечественников в Австралии. Как долго и до какой степени напряженности будет расти в России поляризация между сверхдоходным Центром и прозябающими на его подачки и царственные раздачи регионами – сказать трудно. Определенно одно: чем далее и выше столичная бюрократическо-финансовая агломерация будет отрываться от региональных социально-экономических интересов, тем глубже и шире развернется пропасть на месте неизменных со времен средневековой давности скреп российской государственности. Может слу-

читься так, что Первопрестольной придется вновь собираться в походы за вечевыми колоколами, как в свое время за новгородским и псковским. Однако сегодня такого рода экспедиции обречены. Первыми забили в колокол, требуя паритета региональных социально-экономических интересов и свобод, колонисты Северной Америки – «изменники и предатели Британской короны». Попытки восстановить «королевский порядок» (можно читать конституционный), мягко говоря, провалились. Менее 100 лет спустя вновь зарокотал набатный колокол, возвещавший, что региональный социум подданных Британской короны на австралийских пространствах готов к решительной схватке против «королевского порядка» (конституционного) директивного произвола метрополии. Австралийскому социально-демографическому конгломерату, как и североамериканскому, преимущественно английскому, предстояло сделать нелегкий выбор: или смириться с экономическим грабежом под флагом приращения державного могущества, знаменосцы которого персонифицировали его с собственной монополией финансовой и политической власти, или, руководствуясь собственными экономическими интересами, пойти по пути региональной общественно-экономической консолидации и последующей трансформации ее в государственность. Второй вариант перспективы угрожал обратиться в кровопролитие, но стремление к паритету экономических возможностей, свободе от финансового диктата метрополии, к самоуправлению оказалось сильнее страха кровопролития в вероятной войне с праотечеством. Однако Британская корона не рискнула заглушить набат регионального самосознания пушечной канонадой. Последующую свою историю бывшая английская колония в Австралии, обретя самоуправление и равные с метрополией свободы экономического роста, писала собственной рукой.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Реалии трех бывших безлюдных пространств // Сибирь в геополитическом пространстве XXI века. Новосибирск, 1998. С. 90–105.

СИБИРСКОЕ ОБЛАСТНИЧЕСТВО: ТРАДИЦИИ ЦЕНТРАЛИЗМА И ТЕНДЕНЦИИ РЕГИОНАЛИЗМА

Одним из заметных проявлений стихийного стремления российского общества к децентрализации власти было сибирское областничество. Со второй половины XIX в. его идеологи культивировали экономический федерализм под политическим флагом унитарного государства. Они резонно полагали, что наделение Сибири правом самостоятельного разрешения проблем регионального экономического развития не угрожает политическому и государственному единству страны. Региональное самоуправление представлялось необходимым условием роста могущества государства и благополучия общества.

Ответной реакцией русских самодержцев, столичных царедворцев и вельмож на идеи региональной экономической самостоятельности были яростные обвинения в сепаратизме, покушении на целостность и неделимость великой империи. Областничество подозревали в намерении создать в Сибири противостоящее России независимое государство. Подноготная неприятия идей регионализма прозаична: в случае их реализации возможности приращения могущества финансово-промышленных группировок подстольной России заметно убавлялись. И потому евросибирский, в первую очередь столичный, кредитный, торговый, посреднический капитал, паразитировавший на многотрудных прибылях сибирских предпринимателей, разразился «патриотическим» протестом против инициатив экономического федерализма.

Старушка-монархия явно не поспевала в ногу с динамикой технико-экономического прогресса и масштабами роста хозяйственного потенциала страны. Ресурсы эволюции абсолютной монархии, ее адаптационных и ассимилирующих интеграционных возможностей истощились. В первом десятилетии XX в. русская монархия оказалась перед выбором наименьшего из двух зол: и впредь следовать традициям средневековой деспотии и всеми средствами сохранять в неприкосновенности всеобъемлющую

централизацию, неделимую, неограниченную личную власть или сознательно пойти на ее вынужденное ограничение. Последнему русскому царю было не суждено победить историческую неизбежность: выбор оказался неверным.

В годы гражданской войны сибирское областничество, объединенное идеями регионального экономического самоуправления в рамках безусловного государственно-политического единства России, трансформировалось в сугубо политическое течение. На знамени сибирских областников был начертан лозунг «за отделение Сибири от России». Политическая форма и окраска экономического федерализма в эти годы, пожалуй, более всего определялись надеждой на то, что хотя бы в Сибири удастся отстоять, защитить и сохранить конструкции общественно-экономической системы, рухнувшей в результате социального взрыва в Евророссии. Однако верховный правитель Сибири адмирал Колчак и большевистские вожди революционной России, несмотря на смертельную схватку между собой, были едины в категорическом неприятии сибирского областничества. И Колчак, и большевики проблему областничества разрешили одним и тем же испытанным методом – уничтожением его сторонников и проповедников.

Уничтожение выросшего на почве классовой войны политического «чертополоха» сибирского областничества не устранило появления новых всходов. Новые идеологи региональных приоритетов не были преемниками и последователями сибирского областничества. Их преданность делу революции, верность ее вождям не подлежали сомнению. Это были преимущественно герои, полководцы и комиссары гражданской войны, по окончании которой многие были назначены на руководящие посты и должности в административно-хозяйственных структурах Сибири и Дальнего Востока. Оказавшись в новом для них амплуа хозяйственных деятелей, они обнаружили, что зычный командный голос, по-военному решительный натиск, личная отвага и другие командирские достоинства не обеспечивали успеха на поприще мирного гражданского строительства. Широкие административные полномочия не компенсировали отсутствия опыта и умения. И тогда в помощь им были приглашены или мобилизованы «вынужденно-добровольно» профессионалы, спецы, практики. В плане политической благонадежности и лояльности к советской власти их трудно было назвать

безупречными, но других не имелось. Они не только участвовали в решении конкретных хозяйственных вопросов, но принесли с собой объемный пакет творческих замыслов перспективного развития экономики Сибири.

Сплав широких административных полномочий советских руководителей сибирских регионов с творческим потенциалом специалистов кристаллизовался в структуру, которая проявляла все более высокую энергию и твердость в защите своих проектов и позиций на уровне директивных государственных органов.

Центральные планово-распорядительные инстанции подвергались постоянно возрастающему нажиму со стороны регионального руководства. В 1923–1927 гг. в практике централизованного государственного планирования присутствовала достаточно четко выраженная тенденция формирования годовых хозяйственных планов на основе разработок, выполненных в регионах. Этот своеобразный либерализм центральной власти объяснялся дефицитом находящихся в ее распоряжении ресурсов. Их концентрация и централизация в руках столичной бюрократии исключались объективными условиями – общим и повсеместным истощением хозяйственного потенциала страны, находившейся в послевоенных руинах.

Поэтому регионы были отпущены «на подножный корм», на режим самовывживания и саморазвития. В результате территории все очевиднее дрейфовали в направлении экономической самостоятельности, экономического самоуправления и невольно становились стихийными составляющими формирования явочным порядком механизмов экономического федерализма, теоретический прототип которого моделировался сибирскими областниками.

Тенденции к региональному экономическому самоуправлению могли со временем опрокинуть унаследованную от прежнего режима и дополненную директивным общегосударственным планированием максимально централизованную систему управления социально-экономическим развитием. Положение усугублялось тем, что в высших эшелонах власти открылись глубокие расхождения во взглядах на перспективу социалистического строительства.

Во время бескомпромиссной борьбы за власть в центре к региональной партийно-хозяйственной бюрократии предъявлялось требование – преданность тому или иному претенденту на абсолютное лидерство в высших эшелонах власти. Когда же лидер опре-

делился, наступил конец региональным вольностям. К концу 20-х годов обозначилось намерение центра пресечь тенденции к экономическому саморазвитию и самоуправлению территорий. Восстановление хозяйства страны, главная тяжесть которого легла на плечи регионов, в основном завершилось с результатами, превзошедшими самые смелые ожидания.

Опыт регионального самовывживания можно оценивать по крайней мере с двух точек зрения.

Дальнейшая практика экономического саморазвития провинции обещала привлекательную перспективу быстрого наращивания экономического потенциала регионов и, в конечном счете, страны в целом. С другой стороны, этот процесс чреват усилением политического веса региональной руководящей элиты. И в будущем, особенно в случае возможной консолидации регионов, голос руководителей регионов мог возвыситься до того, чтобы определять расстановку фигур в центре. Ни один из претендентов на роль центральной фигуры, несмотря на их отчаянное соперничество, не допускал мысли, что, находясь на вершине власти, может оказаться в зависимости от нижестоящих, пусть даже и преданных единомышленников.

Процедура формирования высшей власти и регламентации ее функций снизу, от территорий, от корневой системы страны и государства, утвердившаяся в Западной Европе в XVII–XIX вв. и еще более рационально реализованная в США, не вмещалась в революционное мировоззрение, в узкий спектр политической и общей культуры претендентов в вожди пролетарских масс. Итог известен: на месте рухнувшей монархии была воссоздана ее практически точная копия, правда, архитектурные элементы власти и экономики теперь были скреплены иными терминами. Вместо власти от Бога – власть от лица гегемона, вместо помазанника божьего – великий вождь и мудрый учитель, вместо сановников и вельмож – выдающиеся деятели партии и государства, вместо веры в царя – культ гениальной личности, монархический абсолютизм стал именовать демократическим централизмом и т.д. и т.п. Главное, что было унаследовано новым режимом без намека на какие-либо принципиальные прогрессивные новшества, – поднебесная высота всеобъемлющей централизации власти и концентрации управления социально-экономическими процессами.

Советская высшая столичная бюрократия еще пуще прежней, дореволюционной, была поражена маниакальным страхом за политико-экономическую целостность страны. Назначаемые и сменяемые по ее воле руководящие региональные функционеры были под постоянным подозрением в политической неблагонадежности, центробежных устремлениях, сепаратизме. Местные экономические инициативы во всех случаях, когда сфера их реализации распространялась на сопредельные регионы страны и тем более затрагивала вопросы внешнеэкономических отношений, всегда рассматривались в первую очередь через призму вероятных, а чаще совершенно невероятных политических последствий.

В инициативах регионального экономического развития отыскивались признаки противопоставления, возвышения региональных интересов над общегосударственными.

После окончания гражданской войны традиционная для высшей российской власти болезненная подозрительность к собственным руководящим назначенцам в регионах отягчалась новыми обстоятельствами.

Во-первых, в большинстве регионов, особенно в освобожденных от Колчака и интервентов – в Сибири и на Дальнем Востоке, во главе административно-территориальных образований оказались люди, с оружием в руках устанавливавшие советскую власть. Их авторитет среди населения, в отличие от далеких столичных политических фигур, был вполне реален. От них в регионах зависело почти все, а от их лояльности к политическому центру в значительной мере зависела судьба вождей столичной бюрократии.

Во-вторых, этим людям были свойственны групповая корпоративность, сложившееся за время гражданской войны солдатское братство, личная дружба и товарищеская преданность. Все они благоговели перед авторитетом вождя мирового пролетариата, но это не гарантировало от эксцессов бонапартизма.

В-третьих, «под их рукой» оказались громадные территории, подчас превосходящие по размерам европейскую часть России. Масштаб власти регионального руководителя был явно непропорционален рангу провинциального администратора. К тому же существовали межрегиональная консолидация провинциальных руководителей, взаимная поддержка и защита региональных интересов перед требованиями и директивами центральной власти.

Далее, из-за отсутствия или примитивности системы и средств транспортных коммуникаций и связи усиливалась самостоятельность регионального руководства, увеличивались его политический вес и значимость в разрешении вопросов так называемого текущего момента и социально-экономических проблем перспективного характера.

Настораживал и тот факт, что на партийно-советских руководителей в регионах, не имевших опыта административно-хозяйственной работы, все более заметное влияние оказывали спецы из «бывших». Сотрудничество с ними не возбранялось – наоборот, указывалось на необходимость всемерного использования их знаний и опыта на благо социалистическому строительству. Однако региональная практика этого сотрудничества обнаруживала, что местные партийно-советские органы и особенно хозяйственные все очевиднее попадали под влияние идей регионального экономического саморазвития, самоуправления, имевших широкое распространение в кругах местных интеллектуалов в период, предшествовавший коренным социалистическим преобразованиям.

В столичных же органах нового режима власти на должностях спецов, советников, консультантов, экспертов оказались непоколебимые адепты идеи максимальной централизации государственной и общественно-экономической системы. Их старые, отжившие свое время идеи звучали в унисон с основополагающими установками так называемого принципа демократического централизма.

С усилением демократического централизма спектр вынужденных компромиссов с региональными руководителями, проявлявшими самостоятельность суждений и мужество при защите своих позиций, быстро сужался.

Поворотным пунктом, после которого центральная власть уже больше «не миндальничала» с доморощенными инициаторами приоритетов регионального экономического развития и самоуправления, стал съезд партии, помпезно суммировавший блистательные итоги реализации первого пятилетнего плана. С этого момента централистские традиции всеобъемлющего сосредоточения рычагов управления экономическими механизмами возродились

«к полнокровной жизни», стали фундаментальной базой внутренней и внешней экономической политики.

После десятилетних колебаний между традицией и тенденцией выбор был сделан в пользу первой. Сегодня тенденция к региональной экономической самостоятельности может перерасти в реальный процесс, и в решающей степени это будет зависеть от позиций и уровня консолидации региональной элиты. Проводимые под флагом столичного центра демократические преобразования, несмотря на их традиционный для российского общества революционный характер, обходят далеко стороной проблемы регионализации социально-экономических процессов и построения структур реального местного самоуправления. Центральная власть лишь декларирует возможность, перспективу регионального экономического самоуправления, а на деле всеми силами и средствами препятствует процессу освобождения регионов от удушающих объятий тотальной регламентации их социально-экономического развития.

Некоторые послабления в сфере самостоятельности регионов, в первую очередь национальных образований, – это результат их ультимативного противостояния, протеста против всеобъемлющих прерогатив центра, временно ослабленного политической борьбой в высших эшелонах власти. Не исключена вероятность того, что чем более устойчиво и непоколебимо станет чувствовать себя центральная власть, тем более неуступчивой, бескомпромиссной будет она в сфере регионализации социально-экономической практики, тем далее во времени будет отодвигаться реализация деклараций и гарантий рационального разрешения проблем регионального развития и самоуправления. В итоге может воскреснуть гибрид свободного на уровне частной конъюнктуры, но в целом жестко централизованного экономического пространства, как это было до 1917 г. Либо произойдет регенерация абсолютной тотальной централизации, модифицированного варианта реализации принципов демократического централизма.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Сибирское областничество: традиции централизма и тенденции регионализма // ЭКО. 1999. № 8 (302). С. 176–183.

О ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ МУЗЕЙНОГО ДЕЛА

Выполняя принятое год назад постановление Президиума СО РАН «О развитии музейного дела в СО РАН», Научный совет по музеям систематизировал предложения музейных структур Отделения по дальнейшему развитию музейного дела в СО РАН. В результате проведенного анализа предложена следующая типологизация действующих музейных структур.

К первому, основному типу отнесены музеи и экспозиции, фонды которых формируются и представляют проблемно-тематические направления деятельности СО РАН в целом, в соответствии с профилем наук, в масштабе всей Сибири и всего научного пространства Отделения: Центральный Сибирский геологический музей, Музей археологии и этнографии, Музей СО РАН, Зоологический музей, Ботанический музей Сибири, Музей книги ГПНТБ.

Второй тип составляют музейные структуры, функционирующие на региональном пространстве научных центров СО РАН: Музей Бурятского научного центра, Музей угля в Кемерове, Музей нефти в Томске, Сибирский музей экосистем в Красноярске, Музей археологии и этнографии в Омске, Якутский геологический музей и другие.

Байкальский музей занимает в этой группе особое положение, которое определяется не только формальным статусом самостоятельного учреждения в составе Иркутского научного центра на правах научно-исследовательского института, но, в определяющей степени, мировой уникальностью Байкальского озера, исключительной ролью в мировой экосистеме.

Третий тип представлен музеями истории институтов с включением мемориальных объектов. Таких структур имеется шесть: мемориалы В.А. Коптюга, А.А. Трофимука, Г.К. Борескова и К.И. Замаева, Д.К. Беляева – все в новосибирском Академгородке, и профессора П.Б. Балданжапова – в Улан-Удэ. В Объединенном институте информатики ведется работа по созданию на основе личного архива виртуального музея академика А.П. Ершова. Названные структуры в силу известных естественных обстоятельств имеют тенденцию к росту.

Все эти музейные структуры в целом составляют довольно стройную систему, имеющую потенциал для превращения в развитую музейную сеть СО РАН. В настоящее время фонды музейных структур СО РАН насчитывают 2,5 млн единиц хранения.

Главное, что в условиях весьма скромных материально-технических и финансовых возможностей они работают достаточно эффективно. Без преувеличения можно констатировать, что главным фактором успешной работы являются люди, образно выражаясь, прикипевшие к музейному делу. На их энтузиазме и, конечно, профессионализме в целом благополучно пройден самый трудный период, когда средства на музейную работу выделялись аптечными дозами.

В последние годы обозначились положительные тенденции в развитии музейных структур: реализованы проекты создания локальных сетей и осуществлен выход в Интернет, выполнен значительный объем работ по созданию компьютерных каталогов фондов. На базе музеев ведутся практические занятия студентов по геологии, минералогии, археологии и этнографии, музееведению. Проводятся научно-просветительные мероприятия, имеющие высокий социокультурный эффект.

Крупные музейные структуры СО РАН успешно развивают сотрудничество с зарубежными аналогами в США, Японии, Китае, Монголии, в европейских странах и странах ближнего зарубежья. Установились достаточно прочные связи с краеведческими музейными структурами российских регионов. Несколько музеев Отделения состоят в Ассоциации естественноисторических музеев Российского комитета Международного совета музеев, что открывает более широкий доступ к информационным потокам и способствует формированию имиджа музеев СО РАН в профессиональной сфере.

Примечательной является возрастающая активность музейных структур в сфере изыскания дополнительных источников финансирования. Своего рода лидерами в этой сфере можно назвать Байкальский музей и Музей Бурятского научного центра.

Так, Музей БНЦ работает по двум грантам РФФИ, гранту РГНФ, успешно участвовал в конкурсе молодежных проектов и в интеграционном проекте. Этим же коллективом выполнен ряд хозяйственных работ на общую сумму более четверти миллиона рублей.

Байкальский музей с 2001 г. имеет два гранта Глобального экологического фонда, грант Регионального благотворительного об-

щественного фонда «Паритет». Иркутская областная и городская администрация выделила музею 1,6 млн рублей. В Байкальском музее неплохие показатели доходов от экскурсионной деятельности. В 2001 г. они составили более 56 тыс. американских долларов. Вероятно, они будут выше, когда удастся закончить оснащение экспозиций большеобъемными аквариумами и системой интерактивного погружения на дно Байкала. Разработанный бизнес-план обещает шести-семикратное увеличение доходов.

Музеи СО РАН наряду с научно-образовательной и просветительской деятельностью выполняют значительный объем научно-исследовательских, реставрационных работ. Но при этом, к сожалению, возникает и остается нерешенной проблема зачета музейной работы в выполнение индивидуальных исследовательских планов. К сожалению, в некоторых институтах музейная работа не зачитывается в рейтинге реализации научно-исследовательских планов. Думается, здесь надо следовать логике – если создана музейная структура, то необходимо принимать во внимание и специфику музейной деятельности занятых в ней сотрудников или легализовать существование музейных структур с соответствующей формализацией штатных сотрудников.

В структуре действующих музейных объектов СО РАН наиболее полно представлены направления с достаточно глубокими музейными традициями: геология, археология, этнография. И в значительно меньшей мере – научные направления, не имеющие большого опыта музеефикации или музеефикация которых связана со значительными материальными затратами. Например, химические и биологические науки или комплекс наук естественнотехнического профиля. При этом необходимо отметить, что в последнее время, примерно 25–30 лет назад, в зарубежных музейных структурах именно эти направления выдвинулись на роль приоритетных.

Можно говорить, что в стадии формирования находятся, по меньшей мере, два будущих ядра нетрадиционной музеефикации. Так, в Институте катализа в Новосибирске на базе мемориальных комнат академиков Г.К. Борескова и К.И. Замараева создается музейно-выставочный комплекс химического профиля. Примечательно, что уже в действующих экспозициях наряду с музейными экспонатами представляются современные научные разработки научного коллектива. Это характерно, в частности, и для Музея химии нефти в г. Томске. Думается, что такой симбиоз имеет хоро-

шую перспективу как для собственно музейной работы, так и на срезе рекламно-внедренческой деятельности.

Столь же важной представляется перспектива создания Сибирского музея науки и техники, основной замысел которого направлен на музеефикацию наук естественно-технического профиля, занимающих значительное место в исследовательской структуре СО РАН. Здесь также есть определенные подвиги: определено помещение для будущего музея – это здание, в котором сейчас размещается филиал ГПНТБ. Есть надежда, что через год-два удастся хотя бы частично реализовать данный проект.

В целом программа развития музейного дела в Сибирском Отделении включает в себя следующие блоки:

- Развитие и совершенствование музейной сети СО РАН. Создание новых музеев и музейных объектов, музейно-выставочных экспозиций, посвященных 50-летию СО РАН. Реконструкция и расширение музеев.

- Использование современных музейных информационных технологий.

- Организация финансирования и внедрения результатов музейной деятельности в практику.

- Формирование фондовых собраний и коллекций.

- Разработка проблем истории, теории, методики и практики музейного дела в Сибирском отделении.

Проведенная работа сотрудников музейных структур полна многочисленных забот и проблем – от ремонта и содержания помещений, обеспечения сохранности коллекций до повседневной просветительской работы, направленной на пропаганду научных знаний и результатов деятельности подразделений СО РАН.

Пользуясь случаем, полагаю уместным и, бесспорно, объективно заслуженным выразить признательность сотрудникам музейных структур СО РАН накануне двух важных праздников, приходящихся на 18 мая, – 45-летия СО РАН и Международного дня музеев, пожелать им дальнейших успехов в развитии музейного дела.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. О программе развития музейного дела // Наука в Сибири. Новосибирск, 2002. № 19.

«ЖЕЛТЫЕ» В СИБИРИ: ГРОЗНАЯ НЕИЗБЕЖНОСТЬ ИЛИ ОСОЗНАННАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ?

К началу 1880-х гг., близко к дате 300-летия присоединения к России, общая численность населения Сибири, включая входившие в то время в ее состав Акмолинскую и Семипалатинскую области, достигла 4,8 млн человек. Из них больше 2,2 млн составляли жители Тобольской и Томской губерний. Около 950 тыс. чел. населяли Акмолинскую и Семипалатинскую области. На пространствах к востоку от Енисея до тихоокеанского побережья и морей Северного Ледовитого океана – примерно 1,6 млн человек. И чем дальше на восток, тем численность и плотность населения становилась меньше, города и населенные пункты реже, а бездорожные расстояния между ними все больше. В Енисейской губернии – 428,5 тыс. чел., в Иркутской области – 383,5 тыс., в Забайкальской – 488 тыс., в Амурской – 34,8 тыс. и в Приморской области – 73,2 тыс. человек¹.

За 100 лет после празднования 300-летнего юбилея пребывания Сибири в российском владении, в основном за время существования советской власти, демографическая картина на пространствах к востоку от Урала преобразилась до неузнаваемости. В Сибири и на Дальнем Востоке возникли новые и стремительно выросли старооснованные города с единичной численностью жителей, превышающей население целых губерний 100-летней давности. Постоянно до середины 1980-х годов набравший силу естественный прирост и не выключавшиеся даже в годы Великой Отечественной войны процессы механического прироста обеспечили больше чем десятикратное увеличение численности населения Сибири и Дальнего Востока. За первые 300 лет пребывания в составе России население Сибири увеличилось примерно на 3,5 млн, за последующий втрое меньший период – больше чем на 26 млн человек.

¹ Щеглов И.В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири. 1032–1882 гг. Сургут, 1993. С. 423.

На рубеже 1970–1980-х годов казалось, что технология разрешения проблем дефицита рабочей силы и устойчивого демографического роста Сибири и Дальнего Востока наконец-то вполне сложилась и что в дальнейшем она обеспечит успешную реализацию перспективных задач их социально-экономического развития. Однако иллюзия благополучия существовала недолго. Уже через 10 лет обнаружились первые и весьма серьезные симптомы приближающейся кризисной ситуации. Рождаемость, несмотря на относительно высокую величину молодежных возрастов в составе населения Сибири и Дальнего Востока, покатила вниз, смертность пошла вверх. Процесс естественного прироста населения прекратился. Механический прирост остановился. Политика постоянного и ускоряющегося роста стоимости элементарных материальных благ, распространявшаяся на Сибирь и Дальний Восток без учета их экстремальных природно-климатических условий и специфики социально-экономического развития, срезала с населения минимум льгот, стимулировавших движение рабочей силы за Урал.

Еще через 10 лет началась эпоха скоропалительных реформ. На демографический потенциал Сибири и Дальнего Востока они оказали глубокое разрушительное воздействие. Продолжавшиеся четыре столетия процессы роста численности населения обратились вспять. Убыль абсолютной численности населения быстрее всего происходит в дальневосточном регионе, где она прежде медленнее и сложнее, чем в Восточной и Западной Сибири, увеличивалась. Это небывалое в демографической истории Сибири явление, может быть, и не вызвало бы большой тревоги в современном российском обществе и политическом истеблишменте, если бы не дышала в спину угроза китайской иммиграции.

Сегодняшние оценки демографической ситуации, особенно на срезе потенциала рабочей силы, и будущности дальневосточных российских владений имеют поразительное сходство с прогнозами и гипотезами более чем вековой давности. Лейтмотив большинства сценариев демографической будущности Дальнего Востока звучит констатацией чуть ли не роковой предопределенности и неизбежности утраты дальневосточных владений России. Это сходство настолько близкое, что даже терминология не отличается от использовавшейся более столетия назад. «Желтая опасность, жел-

тая угроза, желтая экспансия, желтая рабочая сила, желтое засилье» – лексикон досоветских дальневосточных администраторов, которым они оперировали, вызывая к высшей государственной иерархии о немедленной помощи. А столичная власть со спасительной помощью, как и сегодняшняя, не спешила, поскольку, как и сегодняшняя, не знала что делать и не находила средств для защиты дальневосточной окраины от, казалось, неумолимо надвигавшейся катастрофы. Исторические параллели, конечно, не директивные указания, как следует решать сложные проблемы в реальном времени. Но они, бесспорно, поучительны.

В 1887 г. численность населения российского Дальнего Востока, Амурского генерал-губернаторства, в состав которого входили Амурская область, Приморский край и Владивостокское губернаторство, определялась в 161,5 тыс. человек. За вычетом примерно 30,8 тыс. чел. так называемых инородцев, обитавших преимущественно в северных округах генерал-губернаторства, численность населения на территориях, сопредельных с Китаем (Маньчжурией), оценивалась в 130,8 тыс. человек.

Крайне низкая, если не сказать ничтожная, в сравнении с центральными районами России, плотность населения Дальнего Востока была их постоянной «головной болью». Еще более забот добавляла удручающая картина национального состава населения. Из 130,8 тыс. чел. более или менее постоянного населения генерал-губернаторства 36 тыс. чел. были подданными сопредельных государств, в том числе 27,5 тыс. Китая и 8,5 тыс. Кореи². Иначе говоря, более 27,5 % оседлого населения составляли иностранцы. Выходцы из Китая превышали пятую часть численности населения дальневосточных владений Российской империи.

Внушительная, в сопоставлении с русскими, абсолютная и относительная численность китайцев и корейцев квалифицировались как серьезная реальная и в грядущем еще более страшная угроза принадлежности далекой восточной окраины к Российской империи. «Если эта дальняя окраина должна принадлежать России, – эмоционально вопрошал генерал-губернатор, – то ее следует заселять русскими, хотя бы это стоило Правительству немалых затрат; если же нет, то лучше теперь уступить ее Китаю, потому что

² Верноподданнейший отчет приамурского генерал-губернатора. 1884–1886 гг. СПб., 1887. С. 7.

отстоять ее от стихийного завоевания многомиллионным соседом одними лишь войсками невозможно и отпадение этой окраины от России будет только вопросом времени»³.

Граничащая с паническими настроениями неуверенность в прочности российских позиций на Дальнем Востоке подкреплялась существованием анклава китайской юрисдикции. В соответствии с Айгунским договором на российской территории существовала маньчжуро-китайская национальная автономия под протекторатом китайских властей. Численность ее населения оценивалась в 14–15 тыс. чел., но фактическое число являлось тайной для русских властей. Секретом не было лишь то, что экстерриториальность автономии использовалась для организации контрабанды, в качестве пристанища следовавших в тайгу, на золотые прииски спиртоносов и торговцев «китайским шаром». Правда, и принадлежность к русскому населению отнюдь не гарантировала от искушения и соблазна контрабандной удачей. Борьба с контрабандой была явлением повсеместным для приграничных территорий, велась с переменным успехом и была делом обычным, повседневным. Непривычным, оскорбительным и унижительным, умаляющим достоинство считалось присутствие китайской юрисдикции на территории Российской империи. К тому же богатое на предвидение бед, несчастий, угроз и опасностей воображение регионального генералитета российской бюрократии рисовало вероятность использования китайско-маньчжурского локалитета в Амурской области в качестве своего рода плацдарма будущей государственно-политической экспансии Китая на российские дальневосточные пространства.

Интенсивное и широкое заселение далекой окраины русскими, внять крику о необходимости которого призывали дальневосточные администрации-торы, могло лишь в очень малой степени смягчить, сгладить ситуацию. Но возможность сбалансировать, уравновесить российскую чашу демографических весов с китайской, переселением русских на Дальний Восток исключалась. Прямолинейно противостоять потенциалу почти 400-миллионного демографического массива Китая русским переселенческим движением, даже высокоорганизованным и предельно массовым,

³ Верноподданнейший отчет приамурского генерал-губернатора. 1884–1886 гг. СПб., 1887. С. 16.

было нереально по объективным причинам. Процесс переселения в Приамурье складывался медленно и трудно, недостатки организации и стимулирования его усугублялись громадными практически бездорожными расстояниями от Европейской России основного источника «накачивания» демографического потенциала дальневосточной окраины. Железнодорожная сеть России обрывалась на Урале, за семь тысяч верст от Приамурья и Приморья. Переселенческий процесс не поддавался трансформации в непрерывный и нарастающий приток.

Возрастной состав переселенцев, небольшими, спорадически дозами увеличивавших численность русского населения, отличался весьма невысоким потенциалом трудовых ресурсов, рабочей силы. Как правило, многодетные и часто двух-трехпоколенные семьи крестьянских переселенцев являлись слабым, малоактивным и медленно действующим средством нейтрализации так называемой желтой опасности и, соответственно, замещения «желтой рабочей силы», надвигавшейся на Приамурье из Китая и Кореи.

В 1888 г. в Амурскую область прибыло 117 семей крестьянских переселенцев в составе 1391 душ обоего пола, т.е. в среднем семья состояла примерно из 11 членов, из которых в активном трудовом возрасте находилось 2–3, не более четырех человек⁴. Или, по весьма меткому выражению одного из чиновников, «ртов больше, чем рабочих рук». В 1890 г. суммарный – естественный и механический – прирост населения Амурской области составил 2000 чел., в том числе 146 членов крестьянских семей и 350 переселенцев из других сословий⁵. За два года население области увеличилось примерно на 7,4 тыс. чел., из которых почти 6 тыс. приходились на приисковых сезонных рабочих. Итог переселенческих усилий был весьма скромным, чтобы не сказать неутешительным, очень далеким от создания прочного русского демографического щита против стихийной экспансии «желтой опасности».

Примечательно, что «желтая опасность» ассоциировалась прежде всего с китайскими иммигрантами. Отношение к корейцам тоже нельзя назвать благосклонным, хлебосольным, но все же оно было иным, чем к китайцам. Неприятие корейцев проявлялось го-

⁴ Обзор Амурской области за 1888 год. Благовещенск, 1889. С. 10.

⁵ Обзор Амурской области за 1890 год. Благовещенск, 1891. С. 1.

раздо менее категорично, чем китайцев, по ряду причин. Главная из них состояла, очевидно, в том, что колоссальная демографическая масса Китая воспринималась в качестве многократно большей угрозы, чем столь же экономически неблагополучная, как Китай, но явно уступающая ему по всем параметрам корейская. Меньшая по абсолютной величине, чем китайская, корейская диаспора проявляла большую коммуникабельность с русским населением, в частности в сфере религиозных верований. В отличие от китайцев, ортодоксальных буддистов и ламаистов, значительная часть корейцев принадлежала к христианской церкви и, в частности, к православию, что особенно импонировало функционерам церковной и государственной власти. И что особенно важно, менее категоричное неприятие корейцев определялось их весьма скромным местом в хозяйственной структуре, на рынке наемной рабочей силы. В сравнении с китайцами, готовыми на любую работу, легальный или нелегальный, но по возможности максимальный заработок, корейцы удовлетворялись преимущественно сельскохозяйственными занятиями, выращиванием овощей и торговлей продукцией огородничества.

Китайцы, несмотря на запрещение их найма на казенные золотые прииски и дискриминацию в оплате труда на частных приисках, правдами и неправдами все же проникали в запретную для них сферу. Весьма условным для них являлся и запрет на торговлю алкоголем в «золотой тайге». Китайские спиртоносы и опиумные торговцы весьма успешно преодолевали административные преграды и огромные расстояния. Китайский спирт и «китайский шар» регулярно доставлялись на прииски, подчас отстоявшие от Амура на 300–500 и более верст.

В свою очередь, может быть не столь выносливые на «стайерские дистанции» корейцы тиражировали русский прием обхода «сухого закона». В южных районах «золотой тайги» они ранней весной оседали вблизи приисков, возделывали землю под огороды и выращивали на продажу приисковым рабочим лук, чеснок и другую огородную зелень, под зеленым покровом которой шла бойкая торговля «зеленым змием». Довольно быстро эти «липовые» огородники вытеснили промышлявших алкогольной торговлей местных русских, которые под «липовым» прикрытием косцов сена в действительности варили самогон. В 1909 г. по настоянию владель-

цев частных и администрации казенных приисков из «золотой тайги» были изгнаны 7 тыс. «липовых» огородников-корейцев. Однако уже на следующий год приисковое «огородничество» разрослось в еще больших размерах. Место изгнанных корейцев заняли китайцы. Китайские фундаторы «желтых» таежных городов действовали более масштабно и размахисто, чем огородники-корейцы. В 1910–1911 гг. в амурской тайге существовало 206 населенных пунктов, обитатели которых промышляли не добычей золота, но, пожалуй, не менее прибыльным бизнесом в сфере услуг. Под вуалью огородничества «желтые» овощеводы почти открыто торговали спиртом, «китайским шаром», содержали опиумные курильни, игорные дома и прочие заведения, ублажающие оторванных от семей приисковых рабочих. Из 206 выявленных полицейскими таежных «огородов-городов» с численностью от нескольких десятков до 700–1200 «овощеводов» 179 (86,9 %) принадлежали «желтым» с преобладающими позициями китайцев, 15 (7,3 %) являлись, по современной терминологии, совместными русско-китайскими «предприятиями» и 12 (5,8 %) контролировались русскими⁶.

Одновременно с так называемым желтым засильем в нелегальной сфере хозяйственной деятельности аналогичные процессы наблюдались на открытом официальном рынке рабочей силы. По весьма широко распространенному, но необязательно объективному мнению, труд «белого» рабочего, воспитанного в европейской трудовой культуре, всегда более эффективен, чем аналогичного работника другой расы. Несостоятельность этой сентенции в настоящее время не требует доказательств. Но 100 лет назад она доминировала в кругах отечественных, в первую очередь сибирских и дальневосточных предпринимателей. Этот своего рода расовый рейтинг рабочей силы, устанавливавший, что «русский рабочий наиболее продуктивен, отличается высшей физической силой и толковостью исполнения» в сравнении с китайским и корейским, сплошь и рядом опрокидывался реалиями эксплуатации наемного труда. Золотопромышленники, игнорируя «толковость русских рабочих», предпочитали брать на вскрышные работы китайцев, а корейцев – на шахтные и ямные разработки. Главным критерием выбора являлась дешевизна рабочей силы китайцев и корейцев, кото-

⁶ Материалы к изучению рабочего вопроса в Приамурье. Вып. III.1. Рабочий рынок Приамурья в 1911 г. Амурская область. СПб., 1912. С. 77.

рые в отличие от отечественного русского рабочего не требовали сносных жилищных условий, врачебной помощи и прочих социальных благ.

Региональная администрация настоятельно указывала золото-промышленникам и иным предпринимателям на необходимость приоритетного найма русских рабочих. Однако эти директивы, вызывавшие к патриотическим чувствам, рисовавшие тяжелые, крайне опасные для русских политических позиций на Дальнем Востоке последствия погони за дешевизной «желтой рабочей силы», звучали как глас вопиющего в пустыне. Эффективность труда по-прежнему определялась как отношение затрат к полученному результату. А эксплуатация дешевой «желтой» рабочей силы обеспечивала намного больший результат, чем помноженное на патриотизм использование труда верноподданных Российской империи. Отечественный предприниматель всегда подозревался в том, что он нечист на руку. И эти подозрения нередко оправдывались. Особенно часто в ситуациях, когда возникала необходимость выбора между патриотизмом и денежной массой.

Два-три корейца или китайца выполняли на золотых приисках объем работ, обычно равный производительности труда русского рабочего. Но расходы на их содержание находились на отметке близкой к нулю. Вопросы жилья, пропитания, рабочего инструмента, спецодежды и другие производственные и бытовые аспекты администрация приисков предоставляла китайцам и корейцам «право» разрешать самостоятельно. Откровенно хищническая минимизация расходов на производственно-бытовые нужды «желтой рабочей силы» трансформировалась в весомую величину очищенной прибыли от использования «желтого труда». Деньги, прибыль и максимальные доходы были чужды патриотических чувств.

Упорные ходатайства о необходимости стимулирования заселения Дальнего Востока русскими и о пресечении или хотя бы ограничении притока иммигрантов из Китая и Кореи, несмотря на безответность центральной власти, повторялись из года в год в течение нескольких десятилетий. Не надеясь на столицу, местная администрация на свой страх и риск в 1902 г. установила собственные нормы национального состава приисковых рабочих: не менее 50 % должны были составлять русские, остальные 50 % в равных долях – китайцы и корейцы. Местная директива была хотя и строгой, но все

же рекомендательной, силы закона не имела. Хозяева приисков фактически с ней не считались и не проявляли энтузиазма к ее неукоснительному исполнению. Практика осталась прежней. Работодатели предпочитали нанимать китайцев и корейцев за меньшую, чем для русских, зарплату, к тому же непьющих, не прогуливающих, не требующих выходных дней, «не отмечающих загульно, как русские, более 100 религиозных престольных праздников, не считая последующего похмелья, не пропивающих заработок до последней копейки и т.д., и т.п.»⁷

Ходатайства о необходимости разработки и реализации системы мер, ограничивающих китайскую и корейскую иммиграцию, препятствующих распространению на российские дальневосточные владения «желтого засилья», были услышаны центральной властью только после русско-японской войны. В 1907 г. Государственная дума, решая вопрос о сооружении Амурской железной дороги, рекомендовала использовать на ее строительстве исключительно русских, отечественных рабочих. Однако практическое исполнение этой протокольной записи законодателей встретилося с непреодолимым обстоятельством – глубоким дефицитом рабочей силы отечественного происхождения. Руководителям стройки и контролерам соблюдения рекомендаций законодателей пришлось, как говорится, закрывать глаза на повсеместные нарушения благого начинания. В июне 1910 г. Госдума приняла закон, запрещающий наем иностранцев на так называемые казенные работы. В какой-то мере этот запрет воздействовал на национальный контингент рабочих на казенных золотых приисках, но подавляющая часть золотых приисков на Дальнем Востоке находилась в частном владении. Поэтому в целом все осталось в прежнем состоянии. От «желтого засилья» никак не удавалось защититься и избавиться не только на приисках, но и на сугубо казенных работах. Рабочих рук не доставало повсюду, и взять их в достаточном количестве было неоткуда, кроме Китая и Кореи.

Насколько эти меры по защите высших государственных интересов и одновременно по поддержке русской рабочей силы в конкуренции с «желтой» оказались практически эффективными, весьма наглядно свидетельствуют данные 1912–1913 гг. о фактическом

⁷ Всеподданнейшая записка военного губернатора Г.М. Валуева о состоянии Амурской области за 1909 и 1910 гг. Благовещенск, 1911. С. 6.

составе рабочих на приисках Амурского, Зейского и Буреинского горных округов. В 1912 г. доля русских на приисках этих округов составляла 11,3 %, в 1913 г. – 12,2 %, при этом абсолютная численность их уменьшилась с 2829 чел. до 2747 чел., соответственно. Произошла также и убыль рабочих-корейцев на 522 чел., и относительная величина их уменьшилась с 9,7 % до 8,8 %. И наоборот, численность рабочих-китайцев увеличилась почти на четверть тысячи и составила 16 939 чел., т.е. 79 % более чем 21-тысячного контингента приисковых рабочих⁸. Русские вытеснялись или уходили из сферы непосредственного производства и закреплялись в должностях низших приисковых служащих, учетчиков, нормировщиков, караульных, рабочих золотоприисковых и разведочных геологических партий.

По мере роста численности китайских и корейских иммигрантов происходили настораживающие русских предпринимателей и беспокоящие администрацию изменения в их социальном поведении. При найме на работу предпочитали не только за дешевизну, но и социальную бессловесность, покорность, готовность на любую работу на условиях нанимателя. В сравнении со «строптивыми» русскими, вечно недовольными расценками, тарифами, замерами выполненных работ, точностью начисления зарплаты, вычетами за питание, китайцы и корейцы безропотно адаптировались к любым установлениям приискового начальства. Абсолютная бесконфликтность «желтой рабочей силы», конечно, импонировала работодателям, но неумолимо уходила в прошлое.

Прежде мелкие и достаточно податливые, согласные почти на любой режим работы и ее оплаты китайские рабочие артели по мере увеличения иммигрантского притока объединялись в более крупные, насчитывающие 120–150 человек. Одновременно складывалась их внутренняя административно-организационная иерархия. Непосредственное руководство малой артелью, обычно не более 10 чел., осуществляли староста и повар. Старосты малых артелей избирали из своего состава говорящего по-русски старшину объединенной большой артели. Ему поручалось вести и разрешать с русской администрацией весь круг вопросов, связанных с интересами артелей и их членов. Глава объединенной артели и помогаю-

⁸ Приложение к верноподданническому отчету военного губернатора Амурской области за 1912–1913 гг. Благовещенск, 1915. С. 60.

шие ему конторщики вели лицевые счета на каждого члена артели и содержались на индивидуальные взносы от двух до трех рублей в месяц с каждого артельщика, что с учетом среднемесячного заработка в 27 руб. составляло около 10 %.

Профессиональная самоорганизация воспринималась местной властью и работодателями с возрастающей тревогой. Она предвещала близкий конец бесправной покорности «желтой рабочей силы», ранее безропотно соглашавшейся на предельно низкие тарифы оплаты труда. Уже в августе 1910 г. забастовали 200 китайских рабочих на Селемджинском прииске Королева. Увещевания, обещания и угрозы продолжались целую неделю, но упорство забастовщиков оказалось сильнее. В конечном счете прибывшая полицейская команда арестовала забастовщиков и отконвоировала их за пределы «золотой тайги». Для хозяина прииска это была «пиррова победа»: в самый разгар сезона золотодобычи он остался без рабочей силы.

Максимальной численностью рабочих-иммигрантов из Китая и Кореи отличался частновладельческий сектор в золотодобывающей и горной промышленности Амурской области. В 1911 г. здесь работали 16,7 тыс. китайцев и корейцев, составлявших 88,4 % от суммарной численности занятых в горном производстве. На кирпичных заводах на долю русских рабочих приходилось всего 12,8 %. В структурах городского хозяйства Благовещенска из 547 чел. персонала 410, или 75 %, составляли китайцы и корейцы. В лесной промышленности их относительная величина превышала 69 %⁹.

Не менее впечатляющая картина складывалась в казенных, государственных учреждениях и ведомствах. На строительных объектах военного министерства в Амурской и Приморской областях численность «рабочих желтой расы» более чем в 1,6 раза превосходила аналогичный показатель отечественных. Китайцы и корейцы составляли почти половину рабочих, занятых на сооружении Уссурийской железной дороги и в системе МВД, учреждения которого также принимали участие в железнодорожном строительстве. В целом из общего числа 113,1 тыс. рабочих, занятых в казенных, частных и общественных производственных структурах Амурской

⁹ Материалы по изучению рабочего вопроса в Приамурье. Вып. II. СПб., 1912. С. 113.

и Приморской областей, 44,6 тыс., или более 39 %, составляли корейцы и китайцы¹⁰.

Амурские генерал-губернаторы вплоть до начала Первой мировой войны настоятельно, методично, принимая как эстафету друг от друга, доносили в столицу верноподданнейшие просьбы о необходимости специального высочайшего благоволения для заселения русскими и закрепления за Россией дальневосточных территориальных приобретений. Продолжатели «амурского дела» постоянно указывали на эфемерность, опасную неустойчивость принадлежности к России лишь вчерне, наспех, на скорую руку «застолбленных» за ней дальневосточных пространств. Молитвенно призывали центральную власть к сосредоточению первостепенного внимания на практическом разрешении насущных и перспективных проблем хозяйственного освоения разнообразных естественных ресурсов, демографического развития и общественного обустройства дальневосточной окраины. Опираясь не столько строгими расчетами, сколько опираясь на интуитивные предчувствия, опыт других стран, они констатировали опасную медлительность, почти откровенную безучастность центральной власти в деле приобщения российского Дальнего Востока к благам технико-экономического прогресса.

Примечательно, что действовавшие от лица центральной власти дальневосточные администраторы существенно расходились с ней в оценке перспективы, будущности рубежных с российскими владениями азиатских пространств. Они полагали, что со временем китайская государственность возвысится над внутренними противоречиями, пресечет экспансионистские поползновения европейских колониальных держав и встанет в один ряд с цивилизованными нациями. Столичные внешнеполитические фундаторы на горизонты будущей Китая и других азиатских стран проецировали тягостную картину их глубокой технико-экономической отсталости, зависимости от ведущих европейских мировых держав, к клубу которых причисляли и Россию. Поэтому всеми способами и путями они стремились к наращиванию военно-политического присутствия в Китае, чтобы не отстать в его колониальной дележке.

¹⁰ Там же. С. 77, 113.

Инициативы, проекты, начинания, верноподданнические настояния и заботы, исходившие от региональных функционеров, гасились традиционной западной, европейской ориентацией развития Российской империи. Многовековая неизменность политико-экономической ориентации России в Европу и далее на Запад определялась и до сих пор определяется достаточно тривиальными причинами: торговый, финансовый и промышленный капитал России традиционно и неизменно концентрируется в европейской ее части, в столичных околоправительственных сферах. Сибирь постоянно открыта миллионам возможностей приращения рубля, вложенного в ее развитие. В Сибири всегда возможностей больше, чем средств для их выгодной реализации. Но столичные скопидомы и копейки не затратят, если нет гарантии, что прибыль с Сибири не минует столичной денежной мошны, или пока гром не грянет непосредственно над столичным благополучием. Деньги в России пламенно любят прелести столичной жизни и, подчиняясь этой неизбывной страсти, стекаются в столицу со всех концов страны, и только непреодолимой для них властной силой могут быть командированы на экономическую периферию, чтобы служить по своему истинному предназначению и заработать больше, чем стоит пожирающая их страсть к столичной концентрации. Но власть в России традиционно находится под властью столичных финансово-промышленных магнатов, которые обращены лицом на Запад. Поэтому на пространствах к востоку от столицы и чем далее от нее, тем глубже дефицит экономических активов.

Обезземеливание крестьянского населения Европейской России вынудило столичных деятелей искать срочный выход из весьма опасной социальной ситуации. Крестьянское переселение в Сибирь явилось своеобразным клапаном для сброса критического уровня социальной напряженности.

В рекордном 1908 г. в Сибири осело более 600 тыс. переселенцев и ходяков из России, в следующем – свыше 567 тыс., затем в 1910–1914 гг. среднегодовая норма составляла примерно 180 тыс. человек¹¹. Однако подавляющая масса переселенцев обустроивалась в Западной и Восточной Сибири. До Дальнего Востока добирались и закреплялись даже в лучшие годы около двух десятков тысяч чело-

¹¹ История Сибири. Т. 3: Сибирь в эпоху капитализма. Л., 1968. С. 308.

век. Например, в 1902 г. – 5804 чел., в 1905 г. – 243 чел., наивысший показатель зарегистрирован в 1910 г. – 20 793 чел., но в 1911–1912 гг. – в среднем по 4,5 тыс. И в предвоенном 1913 г. – 10,8 тыс. человек¹².

Эти достававшиеся Дальнему Востоку аптекарские дозы от массового крестьянского переселения из России, конечно, выглядели удручающе в сравнении с китайской миграцией на противоположной стороне Амура. И тревога за надежную принадлежность дальневосточных пространств России отнюдь не ослабевала от того, что лишь небольшая часть от почти полумиллионной китайской миграционной массы достигала российских владений. За период 1891–1910 гг. численность населения Приамурья утроилась и составила 286 тыс. человек. Но подавляющую массу переселенцев из разных регионов страны составляли многодетные крестьянские семьи. Выход рабочих рук, рабочей силы для возможного использования их за пределами сельскохозяйственного сектора производства оставался крайне низким. Повседневные заботы крестьянского хозяйства не позволяли надолго уходить от него на заработки. Более или менее свободный зимой крестьянин мог надеяться в основном на извозные работы, поскольку другие возможные занятия в строительстве, на приисках на зимний период или прекращались, или заметно сокращались. Сезонное предложение крестьянской рабочей силы до посевной, после нее до сенокоса, а затем до осенних полевых работ одинаково мало устраивало и частных, и казенных работодателей.

В отличие от дискретного рынка крестьянской рабочей силы, китайцы и корейцы появлялись ранней весной и работали до наступления зимы или свертывания производства. Некоторые «прагматики» нашли оригинальный способ экономии заработанных денег. Заработок они отправляли домой с соотечественниками, а сами совершали правонарушение со сроком наказания до весны. Этот трюк эксплуатировали и русские сезонники, да и принципиальная идея его была русского происхождения. Китайская новация состояла в том, что они использовали его с целью экономии, сбережения заработка, а «пропитые» русские, спустив весь заработок в

¹² Приложение к верноподданнейшему отчету военного губернатора Амурской области за 1912–1913 гг. Благовещенск, 1915. С. 14.

кабаках и притонах, – как единственный способ выжить, просуществовать до тепла.

Зимовка китайцев и русской голытьбы в тюрьме и дармовое прокормление за казенный счет получили такое распространение, что военный губернатор Амурской области генералмайор Г.М. Валуев полагал правильным и разумным наказывать мелких преступников не тюремным заключением, а принудительными работами. Одновременно генерал-прагматик в целях ускорения хозяйственного освоения Приамурья находил крайне необходимым увеличить масштабы трудового использования каторжан. По оценке генерала, выгоды от широкой эксплуатации каторжного труда, главным образом в дорожном строительстве, совершенно очевидно превосходили эффективность труда вольных рабочих, «строптивых, склонных к стачкам, забастовкам, прогулам»¹³. Труд каторжан по эффективности должен был быть не ниже дисциплинированного китайского и, главное, что особенно подчеркивал генерал, каторжане – это все же русская рабочая сила, а не «желтая», чужая, непредсказуемая и опасная.

Суммируя свои экономические соображения, военный губернатор докладывал: «...ради сокращения срока арестанты охотно идут на государственные работы, особенно если они заинтересованы еще сверхурочными работами и разрешением им частых “выписок” предметов первой необходимости (сахар, чай, табак)». И в итоге резюмировал выгоды: «...не переполняют тюрем, проводят время в тяжелом труде, где отказываются работать вольные рабочие, прекрасно ведут себя (не считая побегов), скапливают себе небольшую сумму денег для начала честной жизни... Арестантский труд надежнее вольного: они исправно выполняют уроки, не бастуют, не прогуливают и не бросают работ». И заключал: «Необходимо развить эксплуатацию арестантского труда и особенно на дорожном строительстве»¹⁴.

Тюремно-экономические изыскания Г.М. Валуева являлись своеобразным обобщением уже действовавшей практики использования труда заключенных, а также солдат на строительстве Амур-

¹³ Всеподданнейшая записка военного губернатора Г.М. Валуева о состоянии Амурской области за 1909 и 1910 гг. Благовещенск, 1911. С. 6.

¹⁴ Всеподданнейшая записка военного губернатора Г.М. Валуева о состоянии Амурской области за 1909 и 1910 гг. Благовещенск, 1911. С. 6, 9, 10.

ской железной дороги. Относительно новым являлся лишь призыв к широкомасштабному использованию принудительного труда. Практика эксплуатации труда арестантов с каждым годом расширялась, однако желаемых генералом Г.М. Валуевым и его многочисленными единомышленниками масштабов не получила, вероятно, лишь от того, что не хватило времени для их достижения. Показательно, что российское общество не произнесло ни звука протеста, ропота против трудового использования заключенных, «бездейственно сидевших за решеткой на иждивении государственной казны, за счет вольных трудящихся». Поэтому не удивительно, а скорее логично и закономерно, что после установления власти диктатуры сознательной передовой части пролетариата благое намерение царского генерала получило масштабное воплощение и вымостило широкую дорогу в ад принудительного труда многим тысячам «несознательных, асоциальных элементов».

По мере заполнения вакансий на приисках, лесозаготовках, в дорожном строительстве китайцы и корейцы все гуще оседали в городах. В 1909 г. в г. Владивостоке, по официальному учету, числилось 33 280 жителей желтой расы. В г. Благовещенске в 1914 г. на 208 русских промышленных предприятиях с общим числом занятых на них 2400 чел. более 800 чел., т.е. не менее трети, составляли китайцы. Численность китайцев – торговцев на лотках определялась в 500 чел.; самостоятельных хозяев-одиночек: портных, парикмахеров, прачек, сапожников, владельцев забегаловок и других, занятых в сфере бытового обслуживания, – 1300 человек. Количество мастеровых и ремесленников колебалось в зависимости от времени года, а также от приискового сезона, и в целом не превышало 4 тыс. вместе с корейцами. Больше всего примерно 7–8 тыс. «городских» китайцев работали в качестве прислуги у зажиточной части населения: купцов, предпринимателей, владельцев заводов и пароходов и т.п. Иначе говоря, около 11–12 тыс. китайцев с небольшой примесью корейцев в составе «желтой рабочей силы» более или менее постоянно, с зимне-летними колебаниями их численности, присутствовали в г. Благовещенске¹⁵.

Наряду с русскими производственными и торговыми предприятиями в г. Благовещенске действовали 397 чисто китайских с офи-

¹⁵ Приложение к верноподданнейшему отчету военного губернатора Амурской области за 1914 г. Благовещенск, 1915. С. 130–133.

циально зарегистрированной численностью в 1460 чел. занятых в них китайских рабочих и служащих. Подавляющая их часть действовала в торговой сфере – 284, в торгово-промышленной – 88, остальные относились к типу ремесленных. Общий годовой оборот китайских предприятий приближался к 2,3 млн рублей. Львиная доля, примерно половина общего годового оборота китайских предприятий, приходилась на 153 предприятия, из которых 146 работали в сфере торговли с годовым оборотом от 5 до 10 тыс. рублей.

Благовещенск являлся своеобразным перевальным, промежуточным пунктом транзита китайских рабочих на прииски, лесозаготовки и другие объекты за пределами города. Китайская «городская община» не имела морального права оставаться в стороне от вспомоществования соотечественникам, землякам на их пути к месту работы и возвращения с заработком на родину. К тому же на соотечественниках, оторванных от дома, представлялось возможным заработать. В китайских кварталах Благовещенска действовал 51 ночлежный дом, 27 из них с годовым оборотом до 1000 руб., 21 – около 2 тыс. руб. и три с годовым оборотом свыше 5 тыс. рублей¹⁶. Все они находились на большом подозрении городской администрации в утаивании, занижении фактического реального оборота. Всему городу было известно, что под вывеской ночлежных домов действуют опиокурильни, игорные дома, процветающие притоны, поднаторевшие на обслуживании возвращающихся с заработков соотечественников богатым букетом утех, выдержанных в традиционном национальном колорите.

По расчетам аппарата военного губернатора Амурской области, только 5,5 тыс. официально зарегистрированных в Благовещенске китайских подданных ежегодно в виде заработка и чистой прибыли от торговой, предпринимательской и иной деятельности уносили в Поднебесную империю не менее 2 млн русских рублей¹⁷. Меры по ограничению использования «желтой рабочей силы» на городских предприятиях и на приисках заметного результата не приносили. Установленные в 1910 г. квоты на использование в городе «желтого труда»: не более 10 чел. «желтых» для мелких предприя-

¹⁶ Приложение к верноподданнейшему отчету военного губернатора Амурской области за 1914 г. Благовещенск, 1915. С. 134.

¹⁷ Приложение к верноподданнейшему отчету военного губернатора Амурской области за 1914 г. Благовещенск, 1915. С. 135.

тий и не свыше 25 чел. для крупных, с предварительным разрешением от властей, если рабочих требовалось больше, соблюдались лишь на бумаге. Предприниматели поступали очень просто: показывали в документах не фактическую численность рабочих-иммигрантов, а соответствующую установленной норме.

Дальневосточная администрация, болезненно реагирующая на приток рабочей силы из Китая и тщетно пытавшаяся противостоять этому, подчас поддавалась капитулянтским настроениям, впадала в панику. В 1914 г. военный губернатор Амурской области рапортовал: «Область нуждается в колонизации и различных типах рабочих, а именно: кустаря, ремесленника, мастерового, способного осесть, привезти из России свою специальность и развить ее на Амуре, а китайский труд это не позволяет и препятствует колонизации края. Чем интенсивней идет колонизация, тем все большая волна желтых стремится влиться в область и занимает новые рабочие места, стремясь занять прочное положение»¹⁸.

Не успокаивала и широко распространенная констатация, что «во всех частях земного шара, когда белый рабочий встречается с желтым: белый не выдерживает конкуренции желтого». Скорее наоборот, этот постулат как бы обезоруживал противников китайской иммиграции, обрекал все меры противостояния притоку «желтой рабочей силы» на неудачу, подталкивал к капитуляции. Правда, размеры, масштабы, энергию этой угрозы российским дальневосточным владениям генерал-губернаторы определяли весьма приблизительно, больше с суеверным страхом, чем точным расчетом. В частности, все губернаторские отчеты и специальные записки о «желтом засилье», неудержимой экспансии «желтой рабочей силы», нарастающем «оседании желтых» в Приамурье и Приморье, реальной и перспективной «желтой опасности» для российских владений оперировали только за мерами параметров этих процессов на выходе, т.е. на российской территории. Источник – генератор движения рабочей силы из сопредельного Китая не исследовался, он лишь обозначался как непостижимо огромный, и эта весьма примитивная оценка порождала гипертрофию страха.

Дореволюционный, досоветский период борьбы с «желтой» опасностью закончился парадоксальным образом. Самоустраше-

¹⁸ Приложение к верноподданнейшему отчету военного губернатора Амурской области за 1912–1913 гг. Благовещенск, 1915. С. 61.

ние грозной и почти неотвратимой демографической экспансией китайцев «как рукой сняло» на второй год Первой мировой войны. Несмотря на то, что основные военные события происходили на территории Европейской России, они поразительным образом отразились на противостоянии «желтой угрозе» на дальневосточных рубежах империи.

В итоге военной мобилизации и значительного числа фронтовых потерь убитыми, ранеными, пленными в России уже в начале 1915 г. обнаружился ощутимый дефицит трудовых ресурсов. «Бронирование» от призыва в армию высококвалифицированных рабочих и специалистов не разрешало проблему дефицита малоквалифицированной массовой рабочей силы и соответственно устойчивой работы производства.

Лихорадочный поиск дополнительных резервов и источников рабочей силы производился по всем возможным направлениям. Но потенциал трудовых ресурсов и в городе, и в деревне находился в крайней степени истощения. Такой, что из призванных в армию формировали воинские части, предназначавшиеся для работы на оборонных предприятиях. Расширялось и использование трудового потенциала контингентов военнопленных, за исключением офицерского состава.

Но дефицит трудовых ресурсов достиг такого предела, что пришлось обращаться к рабочей силе, от присутствия которой на территории России совсем недавно, два-три года назад, всеми способами и средствами намеревались избавиться. В итоге вербовочной кампании китайцев вкрапления «желтой рабочей силы» распространились практически по всей России¹⁹.

Последовавшие за Первой мировой войной революционные процессы, гражданская война и радикальные общественно-политические и социально-экономические преобразования рассеяли китайские составляющие трудового фронта до дисперсного состояния. По-видимому, значительная часть их стремилась к возвращению на родину, поскольку перепись населения 1926 г. из 100 тыс. китайцев, постоянно проживающих на территории России, 70 тыс. чел. зарегистрированы в дальневосточном регионе, на пороге к отечеству. Если перепись 1926 г. считать адекватно отра-

¹⁹ Ларин В.Л. Ретроспектива: китайцы в России // Миграция. 1997. № 7. С. 21.

жающей реальную демографическую ситуацию, то видно, что она зафиксировала достаточно обычную, традиционно сложившуюся величину присутствия китайцев в дальневосточном регионе России, которая и в досоветское время составляла около 70 тыс. человек.

Региональные дальневосточные руководители советского образца были свободны от патологии страха. Они, образно говоря, были вакцинированы лозунгом борьбы за освобождение угнетенных трудящихся Востока. К тому же в годы революционных потрясений и гражданской войны в России прилив рабочей силы из Китая резко понизился из-за отсутствия работы в воюющей стране и высокого риска заплатить жизнью за маловероятный заработок. Белоэмиграция в Маньчжурию воздействовала на значительную часть китайцев, постоянно осевших в Приамурье и Приморье, подобно инъектору, увлекла за собой китайцев – коммерсантов, предпринимателей и других так называемых хозяев. Короткий эксперимент с нэпом несколько оживил иммиграцию, но последовавшая за ним тотальная национализация вновь ее подавила.

Ситуация, возникшая на советском Дальнем Востоке к середине 1920-х годов, отличалась от дореволюционной. Проблема «желтого засилья», неудержимой экспансии «желтой рабочей силы» и вероятных деструктивных последствий от «желтой» иммиграции исчезла как бы сама собой. Но одновременно открылась другая, не менее сложная. В процессе восстановительных работ в народном хозяйстве и затем, по мере перехода в фазу развития, все острее обнаруживался дефицит рабочей силы. Если прежде в целом не менее трети, а в некоторых отраслях дальневосточной экономики больше 70 % объемов работ с использованием малоквалифицированного труда выполнялись китайцами и корейцами, то теперь заполнение этих вакансий являлось весьма проблематичным. Для разрешения этой проблемы пришлось прибегать к самым разнообразным способам и средствам, в том числе и рекомендованным в свое время губернатором Г.М. Валуевым, т.е. труду солдат и арестантов.

За пределами внимания партийно-советского руководства не осталась и крайне болезненная для прежней администрации проблема колоссального демографического превосходства Китая над малолюдными российскими дальневосточными пространствами.

По инициативе партийно-советских органов Хабаровска была сформирована группа специалистов с заданием осветить реальную экономическую и демографическую ситуацию в сопредельных странах (Китае и Японии), выявить тенденции, факторы и вероятные сценарии ее развития в ближайшие годы и на перспективу. Первоочередное внимание исследователей фокусировалось, конечно же, на Китае. Выводы исследования, проведенного в основном на базе зарубежных публикаций и иных опосредованных источников, оказались, с одной стороны, действительно весьма серьезными, но с другой – не столь уж грозными.

Параметры реальной миграционной динамики Китая находились на уровне российского крестьянского переселения в Сибирь в период 1906–1909 гг. Главный вектор миграционных потоков, возникших в конце 1890-х гг., ориентировался с юга на север и терял свою динамику в зоне экономического воздействия Китайской Восточной железной дороги (КВЖД). По официальным данным, численность населения Северной Маньчжурии в период сооружения КВЖД определялась в 1,5 млн чел., в 1908 г. она составила 5,7 млн, в 1914 г. – 8 млн, в 1919 г. – 9 млн человек²⁰. По опосредованным источникам, прибытие мигрантов из южных провинций в Северную Маньчжурию оценивалось в 1923 и 1924 гг. в среднем по 400 тыс. чел., включая детей, в 1925 г. – не больше 500 тыс., в 1926 г. – 500–600 тыс. и в 1927 г. – до миллиона, не считая детей²¹. По оценке газеты «*Manchuria Daily News*», общее число прибывших в Маньчжурию мигрантов (крестьян, рабочих и служащих, не считая детей) в 1927 г. составило до 1,1 млн человек²². Большинство наблюдателей и экспертов этого процесса сходились на том, что в 1926 г. численность населения Северной Маньчжурии достигла 13 млн человек²³.

Анализ приведенной статистики, конечно, очень приближенной, основанной на оценках, показывал, что главный рубеж, к которому стремились мигранты с юга на север, находился на собственной территории Китая. Это была территория Китайской Вос-

²⁰ Хозяйство Японии и Китая в 1927 году. Хабаровск, 1928. С. 95.

²¹ Там же. С. 95.

²² *Manchuria Daily News*. 1928. January, 21.

²³ Вестник Маньчжурии. 1928. № 1; *Manchuria Daily News*. 1928. January, 21.

точной железной дороги и Юго-Восточной железнодорожной линии. Подавляющую массу мигрантов составляли крестьяне, следовавшие на север для сельскохозяйственных занятий. Значительная часть мигрантов из других социальных слоев поглощалась городами, возникшими и быстро развивающимися в поясе экономического воздействия КВЖД и ЮВЖД. Таким образом, миграционные «протуберанцы», исходившие из южных провинций Китая, рассеивались на китайских пространствах. Более того, китайские власти, несмотря на весьма ограниченные возможности, предпринимали большие усилия, направленные на прочное, постоянное закрепление переселенцев.

Политика содействия миграции с юга на север и закреплению мигрантов в Маньчжурии определялась широким спектром факторов: тяжелым экономическим положением, перенаселенностью южных провинций и свободным земельным фондом на севере, благоприятными для колонизации севера условиями, возникшими в связи с постройкой КВЖД, необходимостью ликвидации хунхузма и приведения территории всей страны под власть центрального правительства. Эти факторы и основания политики форсированной колонизации Северной Маньчжурии открыто и активно, вполне официально декларировались китайскими властными структурами, и они отнюдь не были спекулятивными, лицемерными. Они действительно являлись исключительно актуальными, поскольку тем или иным уровнем их реализации определялось движение Китая по пути к национально-государственной консолидации.

Аналитика количественных параметров миграционного потока, социального состава переселенцев и географии их размещения на территории прибытия показывала, что пусковым импульсом миграционного процесса явилась КВЖД. Для Китая она стала не только экономическим благом, а еще и индикатором и масштабным актом реального русского экспансионизма. Содействие китайских властей стихийной миграции на север с последующей трансформацией ее в переселенческое движение с элементами государственной поддержки определялось стремлением нейтрализовать, блокировать, предотвратить возможность расширения сферы российского присутствия в Китае. Китайские власти опасались «белого политико-экономического засилья» не меньше, чем рос-

сийские – «желтого» демографического. Взаимный страх, думается, сильно преувеличивался, поскольку ни одна из сторон не имела сколько-нибудь существенного перевеса над другой, но руководил действиями обеих сторон, бесспорно, страх друг перед другом.

Китайская сторона, конечно же, сильно преувеличивала значение КВЖД в качестве инструмента транспортной интервенции и возможной экспансии. Однако именно эта завышенная политическая оценка железной дороги, спешно построенной для предотвращения потери Владивостока в случае войны, являлась руководящим началом политики Китая в Северной Маньчжурии. Воплощалась эта политика методично и всеми возможными способами и средствами. В частности, в отношениях китайских властей с русской, а затем советской администрацией КВЖД искусственно и весьма изощренно формировалась атмосфера конфликтности и враждебности. Осевшая в зоне КВЖД белая эмиграция усердно подливала масла в огонь ущемленного транспортной интервенцией национально-государственного достоинства. Политика вытеснения российской, советской администрации КВЖД проводилась совершенно откровенно. Стимулирование миграции в Северную Маньчжурию, содействие заселению ее диктовались не только внутренними экономическими и демографическими процессами, но и, пожалуй, в такой же степени политическими. Миграционный ресурс планомерно направлялся на север с целью создания своеобразного демографического щита против России.

Досоветские российские политические деятели и дальневосточные региональные администраторы, наоборот, больше производили шума, чем дела. И, соизмеряя медлительность и ничтожность сделанного с необходимым и должным для прочного противостояния надвигавшемуся, по их соображениям, «желтому засилью», терзались пораженческими настроениями в еще не состоявшемся сражении. Они всеми возможными мерами и средствами стремились оградиться от трудовой, торговой и иной китайской экспансии. При этом размеры и энергия ее определялись по-русски, на глазок, а глаза наполнялись тревожными предчувствиями опасности утраты дальневосточных владений. Более или менее эффективной мерой, способной отвести угрозу китайской экспансии, считалась практика крестьянского заселения. Реальные успехи на этом направлении противодействия китайской миграции были

посредственными, далеко недостаточными для гарантированного предотвращения угрозы.

В советский период проблемы безопасности дальневосточных рубежей разрешались намного быстрее, чем прежде, радикально и с учетом возможностей и требований времени достаточно надежно, разнообразными способами и средствами, в том числе глухой к экономическим и демографическим процессам непреодолимой стеной государственной границы.

Выполненное хабаровскими специалистами исследование показало, что факторы, причины и мотивы, двигавшие миграцию из южных провинций Китая в Северную Маньчжурию, к дальневосточным рубежам СССР, имеют долговременный характер. Как и в начале этого процесса, на рубеже веков он по-прежнему определялся тяжелой экономической ситуацией на юге Китая, наличием земельного фонда на севере и возрастающей активностью властей в сфере материальной и организационной поддержки переселенческого потока. Полученные данные свидетельствовали, что с учетом реального состояния и перспективы хозяйственного развития Китая энергия демографического движения на север будет оставаться достаточно высокой, с очень вероятной тенденцией к росту в продолжение длительного времени.

Сравнение демографической ситуации была явно не в пользу СССР. И разрешить сложившийся дисбаланс одним только даже максимально форсированным заселением мигрантами из других регионов страны не представлялось возможным по объективным причинам. Попытки такого рода предпринимались в конце 1920-х – 1930-х годов, но не имели определяющего успеха, практически ограничились далеко не полным замещением казачества, частично ушедшего за Амур или наказанного суровой карой новой власти за вооруженную борьбу с ней.

Объективные обстоятельства диктовали необходимость разработки и воплощения комплекса мероприятий, нейтрализующих демографическое превосходство сопредельной страны. Первоочередные усилия сосредоточились на радикальной реорганизации системы и режима охраны государственной границы. Не сразу, но линия границы была превращена в труднопреодолимый рубеж со сложной процедурой оформления легального ее пересечения и бдительным пресечением контрабандного перехода. Вместо прак-

тиковавшихся ранее малоэффективных ограничений и запрещений использования «желтой рабочей силы» советская власть намертво перекрыла ей пути доступа на свою территорию. И оказалось, что от этого небо не упало на землю, Амур не потек вспять и движение экономики дальневосточного региона по восходящей траектории не остановилось.

Около четырех-пяти десятков тысяч китайцев, фланировавших между родиной и сезонной работой в России, не «делали погоды» в хозяйственной сфере дальневосточного региона. Их отсутствие прошло незамеченным. В условиях деструктивных последствий мировой и гражданской войн и интервенции рынок труда и без китайцев находился под избыточным предложением рабочей силы. Цена на отечественную рабочую силу в обстановке еще не миновавшей безработицы упала ниже, чем на китайскую в досоветское время.

В досоветский период российские власти на Дальнем Востоке всеми способами препятствовали китайской миграции, хотя ее количественные параметры не достигали значительной абсолютной величины и она имела четко выраженный маятниковый характер. Китайские мигранты посещали российские дальневосточные владения преимущественно в поисках сезонной работы, торговых сделок. Основу сезонников и торговцев составляли стабильные группы, специализировавшиеся в этой сфере, с постоянно происходившей ротацией остальной части трудовых и торговых мигрантов.

Однозначная ставка на крестьянское заселение дальневосточных территорий не отвечала расширявшемуся спектру спроса на рабочую силу за пределами сельскохозяйственного сектора, и мигранты из Китая и Кореи лишь заполняли эти ниши.

Излюбленные российской властью ограничительные и запретительные методы и средства управления экономическими и социальными, а в данном случае демографическими процессами оказались неэффективными не оттого, что были недостаточно жесткими, а потому, что в случае пунктуального исполнения обрекали хозяйственный комплекс территории (золотодобычу, торговлю, сферу услуг, мелкое производство) на долгую стагнацию.

Масштабное использование дешевой рабочей силы, против которого вела борьбу региональная администрация, в действитель-

ности является одним из определяющих факторов быстрого раскручивания маховика хозяйственного развития территорий пионерного освоения, особенно находящихся в условиях транспортной изоляции от промышленных центров и демографических концентраций.

Советская власть, в отличие от так называемых передовых западных демократий, ликвидировала традиционную не только для России практику дискриминации в оплате труда. За равный труд при равном качестве полагалось одинаковое вознаграждение независимо от расовой принадлежности и национальности. Уравнивание в оплате труда, бесспорно, являлось большим достижением на пути государственной и общественной регламентации национальных отношений. Стоимость рабочей силы как совокупности физических и интеллектуальных способностей к производительному труду стала определяться без понижающего коэффициента на цвет кожи, разрез глаз, фас и профиль лица, как это делалось в дореволюционной России и «во всем крещеном мире».

Но одновременно советская власть повсеместно, тотально для всех резко обесценила рабочую силу, установила крайне низкие ставки оплаты труда. Они для подавляющей массы трудящихся, как правило, не дотягивали до обеспечения минимума средств к существованию и находились на более низком уровне, чем прежде оплачивалась так называемая желтая рабочая сила.

Уравнивание в бедности определялось диктатом объективной необходимости. Прорыв из отсталости к экономическому прогрессу и в странах западной демократии осуществлялся за счет искусственного целенаправленного занижения оплаты труда массовых контингентов рабочей силы, использования рабочей силы, которая по определению должна была быть дешевой (рабство в США, колонии, детский и женский труд в Англии и других европейских странах и т.д., и т.п.), не могла претендовать на высокую, справедливую оплату.

Сегодняшняя ситуация на российском Дальнем Востоке имеет немало общего с аналогичной, по меньшей мере, вековой давности. Отличие, пожалуй, лишь в одном: численность населения Дальнего Востока убывает, и эта убыль распространяется далеко на запад и охватывает практически всю Сибирь.

Вновь в обществе воцаряется растерянность перед так называемым вызовом нового времени, хотя вызов этот имеет более чем вековой возраст. В России новое – почти всегда то, что должно было быть решено давно, в далеком прошлом, но консервируется и оставляется на будущее.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. «Желтые» в Сибири: грозная неизбежность или осознанная необходимость? // «Мост через Амур». Внешние миграции и мигранты в Сибири и на Дальнем Востоке: сб. науч. ст. М.; Иркутск, 2004. С. 85–108.

ВЕРСТЫ В БУДУЩЕЕ. ПРЕДЫСТОРИЯ ТРАНССИБА

История проектов сооружения железных дорог в Сибири восходит к началу XIX в. Еще в 1806–1807 гг. талантливый горный инженер П.К. Фролов предлагал построить конные рельсовые пути заводского назначения длиной более 150 верст. Хотя его проект не был принят, ему все же удалось проложить в 1809 г. первую в России чугунную дорогу на конной тяге. Дорога длиной в 2 версты функционировала более четверти века, соединяя Змеиногорский рудник и Карболихинский сереброплавильный завод. Необходимость постройки дороги он обосновывал следующим: при доставке руды и грузов гужевым транспортом для его обслуживания потребуется более 1000 человек, а при использовании «чугунки» – всего 2 человека при двух лошадях.

ПЕРВЫЕ В РОССИИ

Дорога Фролова, построенная на высоком по тем временам техническом уровне, опережала подобные сооружения в других странах на 10–15 лет. Местность, по которой она проходила, имела сложный рельеф – через р. Карболиху пришлось построить мост длиной 292 м, стоявший на 20 каменных опорах высотой 11 м, соединенных деревянными арками.

Однако рельсовая дорога на конной тяге не могла долго удовлетворять требованиям быстро развивающейся промышленности, конную тягу необходимо было заменить на механическую. Решение было найдено в 1834 г. на Нижнетагильском заводе Демидовых. Отец и сын Черепановы создали первый отечественный паровоз, который по специально построенной дороге тянул состав в 3,3 тонны со скоростью до 15 верст в час. Через год им удалось построить второй паровоз с тягой до 16 тонн.

Возможность устройства железных дорог вызвала интерес у прогрессивно настроенной части сибирского купечества и промышленников, заинтересованных в появлении постоянных путей сообщения, независимых от времени года, взамен Московско-Си-

бирского тракта, путь по которому из Москвы до Николаевска-на-Амуре занимал около 11 месяцев. Активные сторонники широкого применения железных дорог на просторах Российской империи, уже с 1825 г. выступавшие с конкретными предложениями по их строительству, смогли заинтересовать Главное управление путей сообщения (ГУПС). Оно откомандировало в Англию на шесть месяцев профессора Корпуса инженеров путей сообщения Г. Ламе для изучения опыта работы железных дорог и анализа их коммерческого значения.

Однако, несмотря на заключение Ламе о превосходстве этого вида транспорта по скорости и экономичности, а также о высокой доходности всех существовавших тогда железных дорог, предложения об их строительстве в России были отклонены. Основной аргумент ГУПС против железных дорог заключался в невозможности их содержания в условиях отечественного климата, особенно в зимнее время, а также их экономической невыгодности. О постройке же железных дорог в Сибири не могло быть и речи. Предпочтение в то время было отдано созданию единой водной магистрали от западных до восточных границ России путем соединения рек специальными каналами.

НЕ ДЛЯ ВЫГОДЫ, НО РАДИ УВЕСЕЛЕНИЯ

Горное ведомство, наиболее заинтересованное в положительном решении железнодорожного вопроса, пригласило в Россию крупного австрийского инженера, профессора Венского политехнического института Ф.А. Герстнера. Проездив по России три месяца, Герстнер воочию убедился в том, что дальнейшее экономическое развитие страны невозможно без организации постоянно действующей сети проезжих дорог, поскольку в России перевозилось очень много и на громадные расстояния, но при том – с черепашьей скоростью, по дорогам, которые с трудом отвечали этому названию.

По возвращении в Петербург профессор подал на имя Николая I обстоятельную записку по итогам своих изысканий. Главный вывод состоял в том, что в мире нет другой такой страны, где железные дороги были бы более выгодны, чем в России. Герстнер даже предложил построить железную дорогу Петербург – Москва, соеди-

нив затем Москву с основным водным путем страны, Волгой, линией Москва – Казань или Москва – Нижний Новгород.

После долгих обсуждений 15 апреля 1836 г. был наконец обнародован указ Николая I о строительстве железной дороги Петербург – Царское Село – Павловск. Стоит заметить, что строительство и эксплуатация этой дороги оставили заметный след в истории российского железнодорожного транспорта. Так, именно ей мы обязаны словом «вокзал», от английского *voksal*, означавшего увеселительное заведение с садом и залами для вечеров и концертов в пригороде Лондона и не имевшего никакого отношения к транспорту. В Павловске такое заведение открылось при железной дороге, а затем его название распространилось на все пассажирские здания железнодорожных станций. На этой же станции новое значение приобрело и слово «вагон», также прижившееся в русском языке. «Вагонами» раньше назывались открытые повозки без крыши, составлявшие, наряду с каретами, дилижансами и шарабанами, первые поезда.

Официально дорога открылась 30 октября 1837 г., но полное сквозное движение по линии Петербург – Павловск началось с мая следующего года. Дорога с шириной колеи в 1829 мм (перешита под колею 1524 мм в 1903 г.) предназначалась исключительно для пассажирских перевозок, поэтому споры вокруг строительства железных дорог в стране на этом не прекратились. Противники строительства доказывали, что увеселительная линия не может дать точных данных об экономической эффективности железнодорожного транспорта и о возможных эксплуатационных расходах.

БЕЗ ВЫСОЧАЙШЕГО УКАЗА НИ ШАГУ...

В 30-е гг. XIX в. (а не в 1857 г., как считалось ранее) за Уралом осознается необходимость соединения Сибири с Европейской Россией железной дорогой. Инженер путей сообщения Н.И. Богданов, откомандированный в то время в Восточную Сибирь для производства изысканий Кругобайкальской грунтовой дороги от Иркутска до Кяхты, в 1837 г. представил пояснительную записку, к которой прилагался проект постройки железной дороги от границы с Китаем до Нижегородской ярмарки. По мнению Богданова,

дорога должна была способствовать развитию торговли и промышленности в Сибири.

Строительство предлагалось вести поэтапно. Первый пробный участок должен был связать 25-километровой дорогой Кяхту с Усть-Кяхтой, на втором этапе предлагалось продолжить дорогу по Кругобайкальскому и Сибирскому трактам до европейских губерний. По расчетам Богданова стоимость версты дороги могла составить около 100 тыс. руб. Проект остался без внимания со стороны правительства.

Окончательно судьба железных дорог в России определилась после годовой командировки в Северную Америку П.П. Мельникова и Н.О. Крафта, профессоров Корпуса инженеров путей сообщения. По возвращении они были приглашены в Зимний дворец к императору. Результатом этой встречи стало подписание 1 февраля 1842 г. Николаем I высочайшего указа о сооружении железной дороги Петербург – Москва.

Изыскания и проектирование этой дороги производились на высоком профессиональном уровне. За время строительства с августа 1842 г. до ноября 1851 г. проявились талант и высокий профессионализм первых российских инженеров, строителей железных дорог. П.П. Мельников заимствовал у американцев опыт сооружения мостовых переходов и обосновал ширину российской железнодорожной колеи в 1524 м как наиболее приемлемую для размещения механизмов паровоза, груза в вагонах и обеспечения лучшей устойчивости подвижного состава. Опыт сооружения и эксплуатации первой русской железнодорожной магистрали С.-Петербург – Москва доказал техническую возможность продолжения магистрали в Сибирь.

НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ...

Неутешительные итоги Крымской войны 1853–1856 гг., ставшие для России неожиданностью, заставили правительство по-другому взглянуть на железнодорожное строительство. Отсутствие железных дорог к Черному морю не позволило своевременно снабжать армию всем необходимым. При помощи железнодорожного транспорта Россия могла бы перебросить в Крым армию численностью в сотни тысяч человек и не допустить взятия Севастополя.

Лишь 2 сентября 1854 г. Главное управление путей сообщений и публичных зданий издало приказ о начале изысканий по линии Москва – Харьков – Кременчуг – Елизаветград – Одесса. В октябре того же года приступили к изысканиям по линии Харьков – Феодосия, в феврале 1855 г. вышло предписание о прокладке трассы в Донбасс, а в июне – линии Геническ – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь. Однако, несмотря на осознание необходимости строительства железных дорог в стране, практического переворота в железнодорожном строительстве при Николае I не произошло.

Еще одним последствием поражения в Крымской войне стал запрет для России иметь военный флот на Черном море. На дальневосточной окраине России тоже было неблагоприятно: 17 августа 1854 г. союзная англо-французская эскадра вошла в Авачинскую бухту, а через два дня бомбардировала Петропавловский порт. Затем союзники предприняли попытки высадки десанта, но их атаки были отбиты – 27 августа эскадра ушла в море.

Несмотря на то, что вражеское нападение было отражено, такая уязвимость дальневосточных рубежей страны вынудила российское правительство принять решение о создании сильной Сибирской флотилии и морской базы в Николаевске-на-Амуре, куда в 1855 г. был перенесен порт из Петропавловска. Но для ее своевременного снабжения всем необходимым требовалось соединить Дальний Восток с центром России самым быстрым и безотказным путем – рельсовым.

«ЖЕЛЕЗКА» ПРОТИВ ШОССЕ

Первым из восточносибирских губернаторов интерес к строительству железной дороги на востоке страны проявил Н.Н. Муравьев-Амурский. Стремясь занять русскими войсками и заселить побережье Японского моря, он командировал в 1857 г. военного инженера, штабс-капитана Д.И. Романова для проведения изысканий на территории между р. Амуром и побережьем Японского моря с целью избрать направление для проведения шоссейной дороги. Ознакомившись с местностью, Романов составил проект дороги от г. Софийска на правом берегу р. Амур до Александровского поста в заливе Де-Кастри, предложив простроить вместо шоссе железную дорогу. В проекте, изданном затем в виде брошюры, был приведен

способ упрощенного железнодорожного строительства, применявшийся в Америке, благодаря которому можно было строить железные дороги в 2,5 раза дешевле, чем в России.

Романов писал, что Сибирь, так же как и Америка, вскоре будет прорезана железными дорогами по всем направлениям, и это дополнит «беспримерную систему водяных путей, которую природа так щедро наградила материк Северной Азии». Муравьев-Амурский, поддерживавший этот проект, в рапорте от 11 июля 1858 г. писал, что между Амуром и заливом Де-Кастри «по всем вероятностям будет проведена железная дорога, надобность в которой сделается настоятельной в весьма непродолжительном времени».

ИНОСТРАННОЙ ЭКСПАНСИИ – «НЕТ»!

Первые слухи о железнодорожном строительстве в Сибири породили поток многочисленных обращений не только российских, но и зарубежных предпринимателей, стремившихся получить концессии на постройку. Одним из них стал посланник США в России П.М. Коллинз, совершавший поездку из Петербурга до устья Амура. В Чите он представил Муравьеву-Амурскому записку с предложением построить на американские деньги железную дорогу от Иркутска до Читы с последующим продолжением ее до Тихоокеанского побережья. Муравьев-Амурский, дав проекту Коллинза положительную оценку, ходатайствовал перед министром путей сообщения о поддержке этого проекта.

Не желая передавать в руки иностранцев строительство дороги и небезосновательно опасаясь экспансии быстро развивающихся США на дальневосточные окраины Сибири, члены Сибирского Комитета отказали не только Коллинзу, но и всем другим иностранным авторам такого рода проектов. Муравьеву-Амурскому же «настойчиво рекомендовали» больше не обращаться с подобными ходатайствами. Ни для кого не было секретом, что прокладывание магистралей в богатом, но малообжитом крае с неразвитыми коммуникациями носило стратегический характер, поскольку обеспечивало господство над прилежащими территориями. При этом американские планы широкого проникновения на отдаленные рубежи России были хорошо известны русскому правительству. Кроме того, Россия и Америка соперничали на мировых рынках сель-

хозпродукции, и постройка Сибирской железной дороги могла серьезно усилить конкурентоспособность русских товаров.

Все указанные обстоятельства побуждали русское правительство уклоняться от прямого иностранного участия в сооружении железных дорог на Дальнем Востоке и Сибири, а позднее – и Транссиба. Вместе с тем подходы к железнодорожному строительству, разрабатываемые в то время, основывались на широком использовании зарубежного опыта. Тем более что на 1860 г. в России насчитывалось всего лишь 1590 км железных дорог, а в Западной Европе и Америке – 108 тыс. км, в том числе в США – 49 тыс. км.

СИБИРСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

После проекта Коллинза никаких более или менее значимых проектов железной дороги через всю Сибирь не возникало до 1880-х гг. В 1860–70-х гг. правительство проявило больший интерес лишь к предложениям о включении Западной Сибири в сеть железных дорог европейской части России. Первой из таких дорог, сооружение которой должно было оказать благотворное влияние на развитие торговли и промышленности, стала Уральская горнозаводская линия.

Идея о проведении этой дороги была впервые высказана в 1861 г. горным инженером В. Рашетом, который свыше 10 лет занимал должность управляющего Нижнетагильским горным округом и хорошо знал состояние горного дела на Урале. Он предложил соединить главные горные заводы Урала постоянными путями сообщения с системами рек Камы и Тобола на западе и востоке горнозаводского района. Для этого, по мнению Рашета, необходимо было построить железную дорогу от г. Перми, через крупнейшие месторождения руд, до г. Тюмени. Он считал, что, помимо роста производительности горных заводов, дорога могла бы способствовать появлению в Сибири новых отраслей промышленности. Автором следующего проекта Уральской линии стал полковник Е. Богданович. Он также оказался первым, чье предложение о строительстве дороги в Сибири было поддержано. Изучив топографические условия для строительства железнодорожного пути, Богданович в 1868 г. представил свои соображения о пользе сооружения Уральской линии тогдашнему министру путей сообщения, генерал-лей-

тенанту П.П. Мельникову. Тот в свою очередь доложил о проекте полковника Александру II. И 10 апреля 1868 г. Богданович и генерал-губернатор Западной Сибири генерал-лейтенант А. Хрущов получили высочайшее разрешение на проведение изысканий и составление проекта железной дороги от села Ершовка (близ г. Сарапула) через Екатеринбург и Тюмень.

Еще один проект строительства железной дороги был подан на следующий год пермским городским головой И. Любимовым. На основе собственных изысканий он предлагал строить дорогу через г. Кунгур, Екатеринбург и Шадринск до Белозерской слободы, расположенной на р. Тобол, в 50 верстах севернее г. Кургана.

Все эти проекты стали достоянием общественности и широко обсуждались. Более того, в Нижнем Новгороде, Казани, Костроме, Вятке, Перми возникли «комитеты по железнодорожному вопросу» из особо избранных лиц.

ПРИБЛИЗЬ НАС К СЕБЕ...

Идею строительства железной дороги особенно активно поддерживали сибирские купцы. Так, во всеподданнейшем адресе сибирского купечества, поднесенном в 1868 г., подчеркивалось: «Одни мы, Государь, сибирские Твои дети, далеки от Тебя, если не сердцем, то пространством. Большие мы от того терпим нужды. Богатства пашен почвы лежат без пользы для престола Твоего и нас. Даруй нам железную дорогу, приблизь нас к Себе, отчужденных от Тебя. Повели, чтоб Сибирь внедрилась воедино в едином государстве». Сибирякам вторили и жители Урала.

Однако у дороги были и противники, пугавшие болотами, дремучей тайгой с гнусом, страшными холодами, а также предположениями, что на шпалы изведут весь лес, а тот, что останется, сгорит от паровозных искр. Так, тобольский губернатор А. Сологуб на запрос правительства о возможности строительства магистрали в Сибири сетовал на то, что «...наблюдение за сохранением порядков в крае делается невозможным, и, в заключение, затруднится надзор за политическими ссыльными вследствие облегчения побегов».

Тем не менее количество сторонников строительства железных дорог в Сибири росло как на дрожжах. Так, в январе 1870 г. Общество содействия русской промышленности и торговле провело в

большом зале Петербургской городской думы публичные обсуждения, вызвавшие новые споры в правительстве и обществе по вопросу железных дорог на Урале и в Сибири. И сколько их еще будет – ведь первый «камень» Сибирской железной дороги будет заложен лишь через 20 лет! Как говорят в России, скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается.

Впервые опубликовано:

Ламин В.А. Версты в будущее. Предыстория Транссиба // Наука из первых рук. 2006. № 6 (12). С. 84–91.

ЭТЮДЫ

ЭТЮДЫ О НАУЧНОЙ И ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ ЧЛЕНА-КОРР. РАН В.А. ЛАМИНА

I. НА ПОДСТУПАХ К БОЛЬШОЙ НАУКЕ

Владимир Ламин родился 14 мая 1936 г. в дер. Абрашино Ордынского района Новосибирской области. Он был первенцем в семье, испытавшей тяготы и лишения предвоенного и военного времени. Вместе с другими деревенскими детьми помогал родителям по хозяйству, собирал грибы и ягоды в Караканском бору. В свободную минутку отправлялся на пристань, ожидая пароход, казавшийся белоснежным лайнером из иного мира. Мальчику хотелось увидеть скрытые за горизонтом неведомые края и иную жизнь. И однажды случилось чудо. Во время стоянки капитан корабля пригласил Володю, приторговавшего ягодой, на экскурсию по пароходу, отметив, что тот обязательно будет капитаном, потому что зашел на судно с левого борта.

Окончив семилетку, он в 1952 г. поступил в Новосибирское речное училище. Годы обучения в училище и службы в рядах Советской Армии дали жизненный опыт и закалку. Из-за трудного материального положения Владимир не смог продолжить образование (он мечтал поступить в Институт водного транспорта) и устроился в Новосибирский трест «Стальмонтаж» газоэлектросварщиком. Работал на строительных объектах области, выезжал в командировки и в другие города страны. Казалось, что эта профессия станет стержнем всего жизненного пути, однако судьба распорядилась иначе. Когда Владимир обзавелся собственной семьей, то во всей остроте встал жилищный вопрос, появилось желание осесть на одном месте. Стремительно разраставшийся Академгородок притягивал молодежь со всей страны. В марте 1962 г. Владимир Ламин был принят на работу в Институт гидродинамики СО АН СССР, вся дальнейшая жизнь была связана с сибирской наукой. Сварщик высшей квалификации «пришелся ко двору» в этом институте, многие крупные эксперименты готовились при его участии.

Несостоявшаяся Всесоюзная здравница на Иссык-Куле. В июне 1961 г. Казахская ССР широко отмечала 40-летие своего образования. На празднование юбилея с двухдневным визитом прибыл Н.С. Хрущев, посетивший 25 июня самое любимое место отдыха алмаатинцев оз. Иссык-Куль, где при встрече с детьми в пионерском лагере получил в подарок живого мараленка. Малыш той же ночью скончался по неизвестной причине, но местные егеря сумели поймать нового парнокопытного, и подмена оказалась незамеченной. Растроганный подарком и впечатленный красотами горного пейзажа высокий гость предложил властям республики задуматься о создании всесоюзной здравницы. И пожелание генсека легло на стол местной исполнительной власти.

Однако на пути оздоровительного локомотивного проекта невольно оказался Институт гидродинамики СО АН СССР, занимавшийся разработкой военно-морских аппаратов. Во главе специализированного отдела, в который в марте 1962 г. устроился в статусе рабочего высшей квалификации В.А. Ламин, стоял выдающийся механик и математик, контр-адмирал в отставке Г.С. Мигеренко. Молодой рабочий В. Ламин владел специальностями сварщика, токаря и фрезеровщика и принимал непосредственное участие в изготовлении макетов торпед для ВМФ. Реактивные торпеды вначале испытывались в оборудованных камерах и бассейнах института, а затем перемещались на побережье оз. Иссык-Куль недалеко от г. Пржевальска. Здесь в оборудованном цехе опытные образцы доводились до кондиций, снабжались поисковым бумом на случай потери ориентации и обкатывались на обширном водоеме. Макет торпеды крепился к корпусу боевого катера – морского охотника МО-4 «Мошка», оснащенного приборами диагностики и эксплуатируемого по договору с Министерством обороны.

На испытаниях лета 1962 г. в составе экспедиционной команды В.А. Ламину отвели место в наблюдательной вышке, с которой открывался широкий обзор акватории озера и прилегающих пляжей с многочисленными отдыхающими туристами. Принимая солнечные ванны, они вряд ли догадывались, что где-то по соседству могли производиться пуски военно-морской техники. И вдруг случилось непредвиденное. Выпущенная из специализированного ангара огромная машина, внезапного вынырнув из воды и приобретя вертикальное положение, двинулась вприпрыжку в сторону берега. С наблюдательной вышки экстренно раздался сигнал тревоги. Такого переполоха, слу-

чившегося на пляже, местные жители не видели ни до, ни после этого события. К счастью, обошлось без жертв и травм среди населения, так как торпеда исчерпала у побережья запас топлива и спокойно завалилась на песок. Ну а разнесшаяся по округе народная молва молниеносно достигла начальственных кабинетов и освоение курортной зоны отодвинулось на неопределенное время.

Делу время, а потехе час. Работы на испытательном участке озера продолжились в плановом порядке. Страсти улеглись, на смену испытательному циклу пришли штатные работы по подготовке и проверке технических характеристик новых торпед. Вставал вопрос об организации досуга и быта сотрудников в малонаселенной прибрежной зоне. И здесь взоры инициативной группы с активным включением молодого и находчивого В.А. Ламина обратились на функционирующий по выходным дням ипподром. Не то что бы все увлекались конным спортом и жить не могли без тотализатора, а просто ради забавы и мелкой материальной выгоды (купить пиво в бутылках) затеяли импровизированную авантюру. Как говорят в народе, «ради хохмы» решили представиться кассиру (чтобы не платить за билеты) и охраннику бригадой журналистов, направленных редакцией журнала «Советское коневодство» для сбора материалов и написания статьи об ипподроме. Вооружившись штативами и фотоаппаратами, переодевшись в кожаные потрёпанные куртки и кепки, с бывалым видом прожженной столичной публики они двинулись в сторону ипподрома. Приблизившись и войдя в проходную под громогласное общение с местными обывателями, они подошли к кассе, из дверей которой вышел сгорающий от любопытства администратор. Не успел он открыть рот, как стоявший во главе колонны В.А. Ламин, строго посмотрев на него в упор, произнес: «Мы из редколлегии журнала. Вот рекомендательное письмо Семена Михайловича Будёного. Нам необходимо осмотреть ипподром и поговорить с посетителями». Было такое ощущение, что слово «редколлегия», а тем более «Будёный» потрясли до основания его местечковое сознание. Коротко и подобострастно, не глядявая в бумагу, он ответил: «Проходите, товарищи». Операция прошла на ура и главное бесплатно, что предусматривалось дерзким планом. С добычей, два ящика пива, команда вернулась на исходные позиции и с восторгом делилась тонкостями проведенной экскурсии за вечерней трапезой.

II. ОБ ИЗЫСКАТЕЛЯХ БАМА И УЧАСТИИ ОБЪЕДИНЕННОГО ИИФИФ В ПРОГРАММЕ «СИБИРЬ»

Работая над фрагментом текста по истории строительства Байкало-Амурской магистрали в 4-м томе многотомного издания «Истории Сибири», посвященном более чем 100-летней истории современной России, я вполне представлял общую канву ее проектирования и строительства начиная с конца XIX столетия, когда впервые была высказана идея необходимости прокладки второго рельсового широтного пути.

В начале следующего века проводились первые предварительные изыскательские работы, а в 1930–1940-х гг. силами в основном заключенных началась фрагментарная прокладка железнодорожных путей в Восточной Сибири на участках БАМ – Тында, Тайшет – Усть-Кут, Тайшет – Лена и на Дальнем Востоке от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани.

С 1951 г. строительство магистрали было приостановлено по инициативе Л.П. Берии, подготовившего докладную записку в правительство о нецелесообразности финансирования затратного проекта из-за острой нехватки средств в послевоенной экономике и развернувшейся гонки вооружений, включая создание атомного оружия.

Только в начале 1960-х годов стали практически заново производиться разведочные изыскания, которые вносили коррективы в изменившиеся представления о природно-географических условиях восточных регионов. На ряде участков вносились изменения в маршруты прокладки дорог по причине намеченного строительства Зейской ГЭС. Корректировались также и технические условия эксплуатации железнодорожных путей.

Официальный старт великой новостройке был дан 15 марта 1974 г. после выступления Л.И. Брежнева на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины. «Целина не кончается казахстанскими или алтайскими степями, – декларировал Генеральный секретарь ЦК КПСС. – Целина – это тайга Сибири, тундра Севера, пустыни Средней Азии. Чтобы быть более конкретным, назову лишь один из готовящихся проектов. Это Бай-

кало-Амурская магистраль, железная дорога, которая пересечет всю Восточную Сибирь и Дальний Восток»¹.

Анализ современной историографии БАМа показал, что возможна подвижка этой хронологической отсечки, так как уже в 1972–1973 гг. после проведенных в предыдущие годы дополнительных изыскательских и проектных работ без широкой огласки началось восстановление демонтированных в годы Великой Отечественной войны рельс на ветке БАМ – Тында, а также строительство промышленных баз и рабочих поселков. Весной 1972 г. транспортные строители приступили к отсыпке земляного вала на данной линии, а 14 сентября на станции БАМ (Бамовская) путейцы уложили «серебряное» звено, символизирующее начало будущей стройки века².

Поделившись этим небольшим открытием с крупнейшим специалистом по транспортному строительству в Сибири и на Дальнем Востоке доктором исторических наук, чл.-корр. РАН В.А. Ламиным, я услышал почти детективную историю об изыскателях и проектировщиках трассы, с которыми он оказался знаком лично. Среди них были названы имена Александра Ивановича Жигина – участника строительства Беломоро-Балтийского канала в начале 1930-х годов и Петра Константиновича Татаринцева – начальника Северной экспедиции, проводившей в 1947–1953 гг. изыскания и проектирование полярной магистрали Чум – Салехард – Игарка. Это они «окропили живой водой» закрытые по инициативе Л.П. Берии проекты железнодорожного строительства, написали докладные записки Н.С. Хрущеву о необходимости возобновления работ на заброшенных трассах и, не получив ответа после его отставки, обратились к Л.И. Брежневу. Результатом наложенной Генеральным секретарем положительной резолюции стало постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 марта 1967 г. «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». В документе намечалось увеличение финансирования проектных и ге-

¹ Брежнев Л.И. Великий подвиг советского народа: речь на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины 15 марта 1974 г. М.: Политиздат. 1974. 32 с.

² Байкалов Н.С. Байкало-Амурская магистраль: прошлое, настоящее и будущее великой стройки // «Огни магистрали»: исторический опыт развития регионов Сибири и Дальнего Востока (К 50-летию начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и стратегии: сб. науч. тр. Улан-Удэ: Изд. Бурятского гос. университета им. Д. Бонзарова. 2004. С. 12.

ологоразведочных работ, к которым подключились и институты Сибирского отделения АН СССР.

8 июля 1974 г. вышло в свет постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». К научному обеспечению проекта подключились и институты СО АН СССР, наметившие экспедиционные обследования. «В 1975 г., – вспоминает Владимир Александрович, – меня пригласил академик А.П. Окладников и поручил организовать выставку археологических артефактов, сопроводив ее настенной проводимых институтом раскопок, для презентации заместителю председателя картой СО АН СССР и директору Института цитологии и генетики академику Д.К. Беляеву. Он отвечал за распределение дополнительных ставок на научные исследования в зоне прохождения трассы. В намеченный день его приезда на предварительном осмотре экспозиции В.А. Ламин имел неосторожность высказать патриарху сибирской археологии предположение, что правильные дырки в центре камней могли быть образованы самой природой, а не являются рукотворчеством древнего человека, на что последовала гневная отповедь академика А.П. Окладникова. По стечению обстоятельств эту формулу о природном факторе дословно воспроизвел и Д.К. Беляев. Тень подозрения промелькнула на лице Алексея Павловича на возможный сговор в ходе короткой сопроводительной беседы с ученым секретарем института. Но она быстро улетучилась, так как острый глаз высокого гостя, переместившись на карту, с удивлением отметил, что все места археологических раскопок помечены шестиугольной звездой Давида. “А что, Алексей Павлович, неужели археологические раскопки в Сибири финансируют израильтяне?” – спросил с иронией Д.К. Беляев. “Это самодеятельное творчество художника, – ответил академик А.П. Окладников, – ну а символику мы исправим”». При внешней придиричивости встреча прошла в конструктивном доброжелательном духе. Институт получил четыре научные ставки, а отношения двух руководителей стали носить доверительный и дружеский характер.

Судьба составителя карты оказалась предрешенной. После разговора с В.А. Ламиным он покинул по собственному желанию Институт истории, филологии и философии СО АН СССР и в дальнейшем получил известность как учредитель частного издательства «Сибирский хронограф».

Вернемся к проектировщикам и изыскателям – людям харизматичным, с твердым характером и убеждениями и, в каком-то смысле, бесстрашным романтикам. Потому что без этих качеств в тайге и тундре в экстремальных температурах не выжить. В.А. Ламин познакомился с ними в конце 1960-х – начале 1970-х годов в связи с проведением поисковых работ по формированию источниковой базы своих научных изысканий.

Оказалось, что в районе Московского государственного университета располагалось архивохранилище всех изыскательских и проектных организаций, содержащее ценнейшие документальные материалы. Руководство положительно отнеслось к просьбе исследователя о допуске к изучению фондов и, более того, согласилось рассмотреть вопрос о передаче всех материалов в ведение Академии наук. Идею поддержал академик А.П. Окладников, намеревавшийся договориться с руководством Министерства путей сообщения о выделении вагона для транспортировки документов в Новосибирск.

Но случилось непредвиденное обстоятельство. 8 января 1977 г. в Москве прогремели три взрыва, организованные армянскими террористами с использованием чугунной утятницы, начиненной тротилом. Экспертиза осколка, извлеченного из погибшего человека, и другой важной улики – клочков дорожной сумки, указывала на Ереван. Здание архива оказалось в зоне пристального наблюдения органов КГБ СССР и доступ к материалам резко ограничился. Только благодаря коммуникативным способностям Владимира Александровича удалось негласно договориться с рядовыми работниками о выносе незначительной части документов. Некоторые коллекции переместились на квартиру М.П. Татаринцева в Ленинграде, который при жизни бескорыстно передавал документы в распоряжение В.А. Ламина. Но в августе 1982 г. в возрасте 89 лет заслуженный проектировщик скончался, а его дочь и правопреемница на предложение выкупить документы выставила недоступные для исследователя цены в валюте. В результате после ее внезапной кончины документы были утрачены, возможно, сданы пионерами на макулатуру. Таким образом, не только мыши и свирепые пожары типа московского 1812 г. становятся врагами исторического познания, но и элементарная человеческая жадность, не однажды сыгравшая губительную роль в историческом прошлом нашей прекрасной страны.

III. НА СТАРТЕ ДИРЕКТОРСКОЙ КАРЬЕРЫ: ПЕРЕЕЗД ИЗ «ЦЕНТРАЛЬНОЙ УСАДЬБЫ» НА «ОТДАЛЕННЫЙ ХУТОР»

Заступив в 1998 г. на должность директора объединенного Института истории, филологии и философии, В.А. Ламин и в мыслях не держал намерений переехать с насиженных мест, с проспекта ак. Лавреньева, 17 в Верхней зоне Академгородка. Но не прошло и трех лет, как снег на голову случилось весенне-летнее переселение 2001 г. от археологов, оставивших за собой «здание с мамонтом», коллеги по перу – историки, филологи и философы двинулись в другую обитель, находящуюся в менее престижном районе Академгородка на ул. Николаева, 8, где располагалось ГИПРОНИИ СО РАН. Институт занимался в соответствии с уставом инженерно-техническим проектированием, управлением проектами строительства, осуществлением строительного контроля и авторским надзором. До недавнего времени в цокольном этаже здания хранились ценнейшие архивы проектно-строительной документации, которые были востребованными профильными организациями.

В коллективе института на уровне обыденного сознания самым распространенным мнением считалось, что это дело рук академика А.П. Деревянко, замышлявшего решение о юридическом расформировании объединенного института Истории, филологии и философии СО РАН на случай сокращения бюджетного финансирования. Но одно дело – бюрократически-бумажное оформление развода, а совсем другое – имущественные отношения. Всем казалось, что остаемся на тех же площадях по нормам обычного права. Сам переезд из «центральной усадьбы» на «отдаленный хутор» воспринимался в коллективе без особого энтузиазма, потому что тогда еще никто не предполагал, что много лет спустя здесь развернется грандиозное строительство Технопарка. Следует сразу же отметить, что решающую роль в организации добровольно-принудительной миграции сыграл Анатолий Пантелеевич Деревянко, но в то же время активным актором в отвоевании нового жизненного пространства для гуманитариев по стечению обстоятельств оказался Владимир Александрович Ламин.

В лихие 1990-е руководство ГИПРОНИИ увлеклось коммерцией и сдачей в аренду производственных площадей в ущерб основной научно-производственной деятельности. О разгуле рыночной сти-

хии в учреждении Академии наук стало широко известно в Академгородке. В.А. Ламин, проявивший на всех предыдущих этапах карьерной лестницы не только высокие научные компетенции, но и хозяйственную хватку, оперативно обследовал проектную организацию. Взор директора был поражен широким ассортиментом ширпотреба – от женских колготок и садово-огородной номенклатуры до электроники и перечня бытовых и рекламных услуг на всех этажах здания. А в подвале размещалась вполне приличная типография – мечта любой научно-исследовательской организации.

В тот же день впечатления о непрофильной деятельности ГИПРОНИИ в образных красках были доведены до академика А.П. Деревянко. На узком консилиуме принимается смелое и ответственное решение обратиться к руководству Академии наук, которое по стечению обстоятельств прибыло в Новосибирск. Целью рабочей поездки президента Российской академии наук академика Ю.С. Осипова 17–20 ноября 2000 г. было участие в совещании по вопросам государственной стратегии развития Сибири, прошедшем в Академгородке под председательством Президента России В. Путина. Параллельно проходили юбилейные мероприятия СО РАН, посвященные 100-летию со дня рождения академика М.А. Лаврентьева. В субботу, 18 ноября, президент РАН посетил Институт теплофизики, Объединенный институт геологии, геофизики и минералогии, Музей археологии и этнографии Института АЭТ, встретился с членами Президиума и директорами институтов Сибирского отделения РАН, поделился своими впечатлениями о завершившейся в Академгородке работе регионального совещания по стратегии развития Сибири³.

Тематика визита оказалась подходящей для постановки вопроса о нецелевом использовании площадей Академии наук и смене балансодержателя. Звезды, что называется, сошлись. А.П. Деревянко лично встретился с президентом РАН. Информация о коммерциализации собственности Академии абсолютно противоречила и таила скрытую угрозу осуществления декларированным целям визита Ю.С. Осипова. Ответ Президента РАН был коротким: «Готовьте бумагу. Я подпишу». Это обстоятельство и стало юридическим основанием для последующего отстранения балансодержателя от управления государственной собственностью.

³ Наука в Сибири. URL: <http://www-sbras.nsc.ru/HBC/2000/n46/f8.html> (дата обращения: 13.02.2026).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

Монографии. Популярные книги. Препринты

1974

Развитие академической науки и ее связей с производством в Сибири в период развитого социализма: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск: ИИИФФ СО АН СССР, 1974. – 24 с.

1981

Ключи к двум океанам / под ред. акад. А.П. Окладникова. – Хабаровск: Хабаровское книжное изд-во, 1981. – 256 с.

1983

Кузница степных кораблей (соавт. В.В. Алексеев, М.М. Ефимкин, И.И. Комогрцев и др.). – М.: Мысль, 1983. – 253 с.

Рабочий класс Сибири. В 4-х тт. Т. III: 1961–1980 гг. (Гл. 5: разд. 1, 2, 3). – Новосибирск: Наука, 1986. – 356 с.

1987

Исторический опыт разработки проблем формирования железнодорожной сети на Севере Сибири и Дальнего Востока: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1987. – 37 с.

Целевая научно-исследовательская программа «Исторический опыт освоения Сибири» (соавт. В.В. Алексеев, Е.Т. Артемов, С.С. Букин и др.). – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1987. – 90 с.

1988

Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири (соавт. М.Р. Сигалов). – Новосибирск: Наука, 1988. – 133 с.

1989

Прометеи сибирской нефти (соавт. В.В. Алексеев). – Свердловск: Средне-Уральское кн. изд-во, 1989. – 272 с.: ил.

1991

Научные основы возрождения и развития культурологического потенциала региона: опыт разработки целевой программы (соавт. В.В. Алексеев, Е.Т. Артемов, А.П. Дубнов и др.). – Свердловск:

Межрегиональная культурол. ассоциация Урала, Сибири и Поволжья, 1991. – 35 с.

Социокультурная ситуация в Тюменской области: исторический опыт и альтернативы выхода из кризиса. Целевая региональная программа научных основ возрождения и развития культурологического потенциала (соавт. В.В. Алексеев, Е.Т. Артемов, А.П. Дубнов и др.). – Свердловск: Межрегиональная культурол. ассоциация Урала, Сибири и Поволжья, 1991. – 116 с.

Исторический опыт развития национально-территориальных образований Российской Федерации (соавт. В.В. Алексеев, Е.Т. Артемов, А.П. Дубнов). – Свердловск: УрО АН СССР, 1991. – 21 с.

1992

Перспективы социокультурного развития Российского Севера (соавт. В.В. Алексеев, Е.Т. Артемов, А.П. Дубнов). – Свердловск: УрО АН СССР, 1992. – 96 с.

1995

Сибирское измерение российской геополитики: история и перспективы (соавт. В.В. Алексеев, А.П. Дубнов, К.И. Зубков, А.В. Лифанов). – Новосибирск: Научная книга, 1995. – 58 с.

1997

Золотой след Сибири. – Екатеринбург: Банк культурной информации, 1997. – 144 с.

1999

Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны (соавт. В.Ю. Пленкин, В.Я. Ткаченко). – Екатеринбург: ИИА УрО РАН, 1999. – 199 с.

2001

Фронт в истории Сибири и Северной Америки в XVII–XX вв. общее и особенное (соавт. Д.Я. Резун, Т.С. Мамсик, М.В. Шиловский). – Новосибирск: ИДМИ СО РАН, 2001. – 113 с.

Очерки истории белорусов в Сибири в XIX -XX вв. (соавт. Г.А. Бочанов, М.П. Костюк, Н.С. Сташкевич и др.). – Новосибирск: НГУ, 2001. – 240 с.

2002

Проблемные регионы ресурсного типа: экономическая интеграция Северо-Востока, Урала и Сибири / М.К. Бандман, В.Ю. Малов, В.Я. Ткаченко. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002. – 356 с.

Очерки истории белорусов в Сибири в XIX-XX вв. / ред. В.А. Ламин, М.П. Костюк. – 2-е изд. – Новосибирск: Наука-Центр, 2002. – 241 с.

Золотой след Сибири. – 2-е изд., перераб. и доп. – Новосибирск: Наука, 2002. – 144 с.

Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность) (соавт. А.А. Долголюк, В.А. Ильиных, В.Ю. Пленкин, А.И. Тимошенко). – Новосибирск: НГУ, 2002. – 302 с.

2004

Экономические и социокультурные взаимодействия в Урало-Сибирском регионе (соавт. Н.Н. Аблажей, С.С. Букин, Е.Г. Водичев, А.И. Тимошенко). – Новосибирск: СибАГС, 2004. – 228 с.

Оценка эффективности инвестиций в проекты транспортного строительства (соавт. В.В. Кулешов, В.Ю. Малов, В.Я. Ткаченко). – Новосибирск: Наука, 2004. – 334 с.

Влияние глобальных цивилизационных факторов на темпы исторического развития России (соавт. М.М. Ефимкин): учебное пособие. – Новосибирск: Сибирский институт финансов и банковского дела, 2004. – 127 с.

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Исторические очерки (соавт. Г.А. Бочанова, Е.В. Варгасова, Л.Ю. Веремьянина, А.А. Верин, Е.А. Городецкий, А.К. Кириллов, А.Ф. Косенков, Г.А. Ноздрин, Г.В. Троицкая, Л.Б. Ус, О.С. Ушакова, Ю.В. Чернов, М.В. Шиловский, А.Г. Югина). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – Т. 1: Начало (1893–1917). – 653 с.

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Исторические очерки (соавт. Т.Б. Афанасьева, Е.В. Варгасова, Е.А. Городецкий, А.В. Горшенин, А.П. Домрачев, М.М. Ефимкин, Ю.Н. Ефимцев, Т.И. Иванова, Г.А. Кроних, И.И. Курцевич, В.К. Марсаков, Е.И. Мельников, А.В. Подистов, В.П. Романов, М.Л. Талалова, О.Д. Турыгина, И.А. Шахтарина, Ю.В. Чернов, А.Г. Югина). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – Т. 2: Время, вперед (1918–1940). – 650 с.

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Исторические очерки (соавт. Т.Б. Афанасьева, С.С. Букин, Е.В. Варгасова, Л.Ю. Веремьянина, Л.И. Герасимова, Е.А. Городецкий, А.В. Горшенин, Н.Д. Егорова, М.М. Ефимкин, Г.А. Кроних, Л.Ю. Круглянская, В.П. Лендов, И.В. Литвинова, Н.А. Синиченко, Г.В. Троицкая, В.В. Тяботин, И.А. Шахтарина, А.Г. Югина). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – Т. 3: Второй фронт (1941–1945). – 732 с.

2005

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Исторические очерки (соавт. Л.И. Герасимова, А.В. Горшенин, М.М. Ефимкин, Е.П. Каспирович, Т.В. Коньякова, В.П. Лендов, В.М. Ломов, Т.Е. Пьянкова, О. П. Секерская, Е.В. Соснина, А.В. Сурнин, М.Л. Талалова, О.А. Туник, В.В. Тяботин, И.А. Шахтарина). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – Т. 4: Запас прочности (1946–1985). – 624 с.

История промышленности Новосибирска: в 5 т.: исторические очерки (соавт. А.Д. Бирюков, В.И. Буслов, В.Н. Бухарин, А.В. Горшенин, М.М. Ефимкин, Л.Ю. Левина, Г.М. Мотовилова, Т.Е. Пьянкова, А.Г. Смирнов, Н.Н. Смирнова, Г.В. Троицкая, Г.Г. Шварцев). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – Т. 5: Новый отсчет (1986–2005). – 624 с.

История города. Новониколаевск – Новосибирск: Исторические очерки: в 2 т. (соавт. Г.А. Бочанова, С.С. Букин, В.И. Быстренко, А.В. Бирюков, В.А. Ватолин, Е.Г. Водичев, Л.Н. Воробцова, В. Бочкарев, А.В. Горшенин, Н.И. Головнева, А.А. Долголюк, М.М. Ефимкин, М.А. Ефремов, Г.К. Журавлева, И.В. Исаев, С.А. Красильников, А.К. Кириллов, О.Н. Калинина, М.И. Корсакова, И.И. Курцевич, А.М. Лесовиченко, И.В. Ладыгин, М.Лыкосов, П.Д. Муратов, Г.А. Ноздрин, И.А. Носов, А.А. Николаев, В.А. Орлова, М.Ю. Паско, А.Ф. Финченко, В.М. Чернышев, Е.А. Шабунин, М.В. Шиловский, Д.М. Шиловский, В.П. Юкечев). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – Т. I. – 864 с.

Трансформационные процессы в социально-индустриальной структуре Новосибирской области в XX столетии (соавт. А.А. Долголюк, М.М. Ефимкин). – Новосибирск: НГУ, 2005. – 297 с.

Проблемные регионы ресурсного типа. Азиатская часть России (соавт. Б.В. Базаров, В.Ю. Малов, Б.В. Мелентьев и др.). – Новосибирск: СО РАН, 2005. – 386 с.

2006

История города. Новониколаевск – Новосибирск: Исторические очерки в 2 т. (соавт. Л.Б. Ардашова, Т.Б. Афанасьева, А.В. Бирюков, Г.А. Бочанова, Р.В. Горелова, А.В. Горшенин, Е.И. Жабатинская, В.А. Исупов, В.И. Исаев, О.В. Кавцевич, А.К. Кириллов, А.Д. Клушин, А.Ф. Косенков, В.В. Кулешов, Б.В. Куликов, И.В. Лизунова, В.А. Лопарева, В.Д. Лымарь, В.Ю. Малов, Г.М. Мотовилова, А.А. Николаев, Г.А. Ноздрин, Л.А. Погорелова, И. В. Сальникова, Л.И. Скрябина, В.А. Скрябина, М.Л. Талалова, И.Ф. Цыплаков). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2006. – Т. II. – 640 с.

2007

Российская академия наук. Сибирское отделение: 1957–2007. Исторический очерк (соавт. Е.Г. Водичев, С.А. Красильников, Л.Б. Ус, М.Ю. Черевикина). – Новосибирск: Наука, 2007. – 510 с. (От редакторов (соавт. Н.Л. Добрецов); Раздел II: гл. 1, с. 117–172; гл. 3, с. 221–297).

2009

Музеи научных центров и институтов Сибирского отделения Российской академии наук. Очерки формирования и развития (соавт. О.Н. Труевцева, О.Н. Шелегина и др.). – Новосибирск: Институт истории СО РАН, 2009. – 262 с.

2011

Траектории проектов в высоких широтах. (Гл. 1: разд. 1.1–1.4; Гл. 2; Гл. 3: разд. 3.1–3.3; Гл. 4: разд. 4.1–4.4). – Новосибирск: Наука, 2011. – 440 с.

2012

Предисловие // Кисельников А.А. Новейшая история России 1985–2011. Записки современника. – Новосибирск: Историческое наследие, 2012. – С. 3–12.

2013

Сибирь (экономико-геополитический аспект) // Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири: в 2 т. – Новосибирск: Гео, 2013. – С. 257.

2013

История города. Новониколаевск – Новосибирск: Исторические очерки (соавт. Н.А. Александров, Л.Б. Ардашова, Т.Б. Афанасьева, Ю.И. Бернадский, А.В. Бирюков, Г.А. Бочанова, В. Бочкарев, Л.А. Буйко, С.С. Букин, В.И. Быстренко, В.А. Ватолин, Л.С. Винокурова, Л.Н. Вoprобцова, А.В. Горшенин, Н.И. Головнева, А.А. Долголюк, М.М. Ефимкин, М.А. Ефремов, Г.К. Журавлева, В.А. Исупов, В.И. Исаев, О.В. Кавцевич, А.К. Кириллов, О.Н. Калинина, О.О. Ковальчук, М.И. Корсакова, И.И. Курцевич, И.В. Ладыгин, В.В. Ламин, А.М. Лесовиченко, М. Лыкосов, Н.Л. Маслова, П.Д. Муратов, А.А. Николаев, Г.А. Ноздрин, И.А. Носов, А.М. Огнев, В.А. Орлова, М.Ю. Паско, Т.Н. Подчасова, И.В. Поповский, В.Н. Родюшкин, М.Л. Талалова, С.А. Тарасова, В.Н. Филиппов, А. Ф. Финченко, И.М. Хвостенко, В.М. Чернышев, Е.А. Шабунин, А.Б. Шалин, М.В. Шиловский, Д.М. Шиловский, В.П. Юкечев, В.Ю. Юмашев, А.Н. Юмина). – Изд. 2-е, перераб. и доп. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2013. – 800 с.

2014

Российская Арктика: современная парадигма развития: монография (соавт. А. И. Татаркин, В.В. Кулешов, В.Ю., Малов А.И. Тимошенко) / под ред. А. И. Татаркина. – СПб.: Нестор-История, 2014. – 843 с.; ил., табл.; 24 см – (Серия: Россия в Арктике: история, современность, перспективы).

2017

Россия в Арктике: государственная политика и проблемы освоения (Соавт: Е.В. Комлева, Н.А. Куперштох, Н.П. Матханова, А.И. Тимошенко, М.В. Шиловский, А.Х. Элерт; Институт истории СО РАН. – Новосибирск: Параллель, 2017. – 494 с.

Статьи, тезисы докладов, рецензии, предисловия, сообщения и другие отдельные публикации

1972

Из истории организации научного центра в Западной Сибири // Материалы Всесоюзной науч. конф., посвящ. 50-летию образованию СССР. – Томск: Изд-во Томск, ун-та, 1972. – Вып. 3. – С. 117–119.

1973

Из истории создания Западно-Сибирского филиала АН СССР // Проблемы истории советской Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: Наука, 1973. – С. 259–265.

Саяны! Где строители, там и историки (соавт. В.В. Алексеев) // Научный ежегодник СО РАН. – 1973. – № 10. – С. 7.

О методологии изучения истории взаимосвязи науки и производства // Вопросы методологии и истории наук: материалы Всесоюз. науч. конф. – Иркутск: Изд-во Иркутского ун-та, 1973. – С. 397–400.

1974

Кадры сибирской науки // Экономика и организация промышленного производства (ЭКО). – 1974. – № 3. – С. 8–12.

Инженерно-технические кадры и рабочие научно-исследовательских коллективов академических учреждений в Сибири // Рабочий класс Сибири в условиях развитого социализма: тез. докл. науч. симпоз. – Красноярск: Красноярское кн. изд-во, 1974. – С. 462–471.

Формирование рабочих коллективов в научно-исследовательских учреждениях // Изменения в составе и культурно-техническом уровне рабочего класса и крестьянства Сибири: тез. докл. и сообщ. всесоюз. симпоз. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1974. – С. 89–91.

1975

Симпозиум в Шушенском (соавт. И.И. Комогорцев) // Вопросы истории. – 1975. – № 1. – С. 95–97.

Дорога на океан (соавт. И.И. Комогорцев) // Научный ежегодник СО АН СССР: За науку в Сибири. – 1975. – № 12. – С. 6–7; № 13. – С. 6–7; № 14. – С. 4–5.

Восточный участок // Специальный совместный выпуск газет: За науку в Сибири. – 1975. – № 36 и Байкало-Амурская магистраль. – 1975. – № 37. – С. 2–3, 6–7.

Из истории научной разработки и практических решений проблемы БАМ в 30-е годы // Научно-хозяйственные проблемы освоения зоны БАМ: сб. науч. тр. – Новосибирск, 1975. – С. 34–52.

1976

Создание материально-технической базы академических научных центров в Сибири // Некоторые вопросы истории древней и

современной Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИФФ АН СССР, 1976. – С. 191–201.

Время: проекты и возможности // Экономика и организация промышленного производства (ЭКО). – 1976. – № 2. – С. 73–82.

Из истории идеи и начала ее реализации (соавт. И.И. Комогорцев) // БАМ: проблемы и перспективы. – М.: Молодая гвардия, 1976. – С. 23–36.

Наука и сельскохозяйственное производство // Осуществление ленинских идей о союзе рабочего класса и крестьянства в Сибири: тез. докл. и сообщ. всесоюз. симпоз. – Барнаул: Изд-во Алтайск. ун-та, 1976. – С. 60–62.

1977

Неразрывная связь с современностью (соавт. В.В. Алексеев) // Изв. СО АН СССР. Сер. Обществ. наук. – 1977. – Вып. 11, № 6. – С. 30–36.

Горизонты гуманитарной науки (соавт. В.В. Алексеев) // Научный ежегодник СО АН СССР: За науку в Сибири. – 1977. – № 7. – С. 5–7.

Формирование рабочих коллективов в новых промышленных районах Сибири // Численность и состав рабочих Сибири в условиях развитого социализма: сб. науч. тр. – Новосибирск: Наука, 1977. – С. 182–188.

Изыскатели БАМ (30–40-е годы) // Социальные проблемы строительства БАМ: сб. науч. тр. – Новосибирск: Наука, 1977. – С. 136–160.

1978

Кадры и научно-производственная база Западно-Сибирского филиала АН СССР. Исторические аспекты экономического, культурного и социального развития Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1978. – Ч. 1. – С. 237–245.

Источники и формы комплектования кадров научных учреждений Сибирского отделения АН СССР // Исторические аспекты экономического, культурного и социального развития Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1978. – Ч. 2. – С. 260–266.

Материально-технические, финансовые и организационные факторы формирования научного коллектива Западно-Сибирского филиала АН СССР // Исторические аспекты экономического, культурного и социального развития Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1978. – Ч. 2. – С. 288–295.

1979

Институт истории, филологии и философии СО АН СССР (соавт. И.В. Поляков) // *Общественные науки*. – № 6. – С. 158–167.

Институт истории, филологии и философии СО АН СССР (соавт. И.В. Поляков) // *Общественные науки*. – № 6 (на англ. языке). – С. 158–167.

Тоннели // *Научный ежегодник СО РАН*. – 1979. – № 4. – С. 6; № 5. – С. 6.

1980

Магистраль к трем океанам // *Научный еженедельник СО АН СССР: За науку в Сибири*. – 1980. – № 18. – С. 7; № 23. – С. 6; № 24. – С. 6.

1981

Водная феерия. Почему не нужен Сибирчпуть // *Научный ежегодник СО АН СССР: За науку в Сибири*. – 1981. – № 18. – С. 4–5.

Сверхмагистрализация Транссиба и магистрализация Сибири // *Изв. СО АН СССР. Сер. общ. наук*. – Вып. 2. – С. 100–106.

Железные дороги – главное звено формирования транспортной системы Сибири // *Сибирь в прошлом, настоящем и будущем: тез. докл. и сообщ. Всесоюз. науч. конф.* – Новосибирск: СО АН СССР, 1981. – Вып. 2. – С. 94–95.

Актуальные вопросы повышения благосостояния трудящихся в Сибири // *Исторический опыт хозяйственного и социально-культурного развития Сибири: тез. докл. и сообщ. Всесоюз. науч. конф.* – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1981. – С. 28–30.

1982

Гуманитарные исследования в Сибири в десятой пятилетке // *Изв. СО АН СССР. Сер. общ. наук*. – Вып. 1. – С. 13–19.

Программа «Сибирь» – гуманитарные аспекты // *История СССР*. – 1982. – № 1. – С. 199–202.

1983

БАМ: от дискуссии к воплощению // *Научный еженедельник СО АН СССР: Наука в Сибири*. – 1983. – № 16. – С. 6.

К историографии деятельности венгерских интернационалистов в Сибири (1917–1920 гг.) // *Великий Октябрь и Венгерская Советская Республика: сб. науч. тр.* – М.: Наука, 1983. – С. 157–161.

Актуальные задачи общественных наук (соавт. В. Зверев) // Научный еженедельник СО АН СССР: Наука в Сибири. – 1983. – № 40. – С. 1–2.

1984

Институт истории, филологии и философии СО АН СССР – ведущее гуманитарное учреждение на востоке СССР (соавт. В.Л. Сошкин, Е.Т. Артемов) // Гуманитарные исследования в Сибири: итоги и перспективы: сб. науч. тр. – Новосибирск: Наука, 1984. – С. 35–49.

БАМ и генерация проектов железнодорожного строительства на Севере Сибири // К истории строительства Байкало-Амурской магистрали: тез. докл. и сообщ. Всесоюз. науч. конф. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1984. – С. 141–143.

1985

Яростное преодоление пространства // БАМ: первое десятилетие: сб. науч. тр. – Новосибирск: Наука, 1985. – С. 14–29.

Нефтегазозведка на берегах Ледовитого океана накануне и в годы войны // Сибирь в Великой Отечественной войне: тез. докл. и сообщ. Всесоюз. науч. конф. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1985. – С. 119–121.

1986

Нефтепоисковые работы в Сибири в годы войны // Сибирь в годы Великой Отечественной войны: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1986. – С. 95–109.

1987

Экономико-географические условия выбора генерального направления трассы Сибирской железной дороги // Социально-экономические отношения и классовая борьба в Сибири дооктябрьского периода: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Наука, 1987. – С. 51–60.

Проектная разработка перспективных направлений железнодорожного строительства в Сибири в годы 1-ой пятилетки // Великий Октябрь и социалистические преобразования в Сибири: тез. докл. и сообщ. Всесоюз. науч. конф. «Великий Октябрь и соц. преобразования в Сибири» (Новосибирск, 2–4 ноября 1987 г.). Новосибирск, 1987. – С. 20–21.

1988

Историография и источники изучения опыта транспортного освоения Сибири // Источники по истории хозяйственного освоения Сибири в советский период: сб. науч. тр. – Новосибирск: СО АН СССР, 1988. – С. 79–90.

Хозяйственное освоение зоны БАМ: гипотезы 30-х годов // Изв. СО АН СССР. Сер. истории, филологии, философии. – 1988. – Вып. 1. – С. 3–8.

1989

Памятник на «обочине» транспортной системы Сибири // Памятники истории, археологии и архитектуры Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск, 1989. – С. 69–80.

НТП и идеологический императив // Взаимодействие научно-технического и социального прогресса в условиях НТР: информ. материалы. – Свердловск: УрО АН СССР, 1989. – С. 49–51.

1990

Секретный объект 503 // Научный ежегодник СО АН СССР. – 1990. – № 3. – Часть I: Замысел. – С. 4–5; № 5. – Часть II: Воля Сталина. – С. 6; № 10. – Часть III: Катастрофа. – С. 6.

Три месяца в Америке // Вечерний Новосибирск. – 1990. – № 204 (5 сент.). – С. 5.

Держать и не пущать // Научный ежегодник СО РАН СССР. – 1990. – № 40. – С. 8.

О концепциях железнодорожного строительства в Сибири // География и природные ресурсы. – 1990. – № 4. – С. 164–166.

1991

Так похоже на Россию // Свидетель. – 1991. – № 7. – С. 8.

Участь осужденных // Свидетель. – 1991. – № 4. – С. 5, 8.

В условиях эксплуатации // Свидетель. – 1991. – № 5. – С. 4–5.

1992

Разработка проблем транспортного обеспечения проекта Урало-Кузнецкого комбината // Разработка проблем промышленного освоения Советской Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1992. – С. 45–77.

Выбор генерального направления нефтепоиска в Сибири // Разработка проблем промышленного освоения Советской Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1992. – С. 148–160.

Последняя трагедия цивилизации // Свидетель. – 1992. – № 32, 34, 35*.

Несостоявшаяся гребная регата на сибирских реках. Миллиард за испуг // Свидетель. – 1992. – № 37. – С. 5; № 38. – С. 5.

Судьба русского золота // Свидетель. – 1992. – № 40. – С. 5; № 41. – С. 5.

Золотая охота // Свидетель. – 1992. – № 43*.

Дорогу частному предпринимателю // Свидетель. – 1992. – № 44.

Пари на миллионное состояние // Свидетель. – 1992. – № 45*.

Новые «пастыри» золотого тельца // Свидетель. – 1992. – № 46*.

Геополитические факторы социально-политического развития Сибири // Сибирь: политика, экономика, управление. – 1992. – № 1. – С. 25–38.

Железные дороги Сибири в геополитическом транспортном пространстве (соавт. В.Я. Ткаченко) // Роль науки в освоении восточных районов страны: тез. докл. и сообщ. Всерос. науч. конф. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1992. – С. 194–196.

1993

Стратегический промах // Советская Сибирь. – 1993. – № 11. – С. 3; № 12. – С. 3.

Как «прирастал» Сибирью могущество России // Сибирская газета. – 1993. – № 11. – С. 8–9.

Исторический опыт развития предпринимательства в Сибири (XVII – начало 30-х гг. XX в.) (соавт. Л.М. Горюшкин, Д.Я. Резун) // Материалы Всероссийской конференции по социально-экономическому развитию Сибири. Секция: Предпринимательство в Сибири. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1993. – С. 1–20.

1994

Вторжение в Евразию (соавт. А.П. Дубнов) // Дальний Восток. – 1994. – № 8. – С. 172–199.

* Здесь и далее обозначены публикации, по которым не удалось произвести сверку библиографической записи, так как в доступных библиотеках соответствующие издания не обнаружены.

История: хорошая, плохая и самая лучшая // Закономерности социального развития. Ориентиры и критерии будущего развития: матер. науч.- практ. конф. по проблемам устойчивого развития. – Новосибирск: СО РАН, 1994. – С. 101–110.

История! На «хорошую» и «плохую» рассчитайся // Сибирская газета. – 1994. – № 20. – С. 4.

Достоинство с протянутой рукой // Ведомости Новосибирского областного совета народ, депутатов. – 1994. – № 10 (11–17 марта). – С. 8.

Традиция исторической преемственности // Дайджест. – 1994. – № 12* (на англ. языке).

Станет ли Западная Сибирь вторым Кувейтом? // Сибирская газета. – 1994. – № 22. – С. 3.

1995

Несостоявшийся вариант победы над Японией // 50 лет Победы советского народа над фашизмом в Великой Отечественной войне: материалы Всерос. науч. конф. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1995. – С. 71–75.

Исторические реалии замыслов и практики регионализации // Региональная структура России в геополит. и цивилизационной динамике: тезисы докладов и сообщений Всерос. науч. конф. – Екатеринбург: ИИА УрО РАН, 1995. – С. 121–125.

Бросок через Сихотэ-Алинь или история одной секретной стройки // Дальний Восток. – 1995. – № 8. – С. 199–218.

Тень Левиафана // Дальний Восток. – 1995. – № 11–12. – С. 147–161.

Сибирь в современном геополитическом рельефе // Региональная структура России в геополитической и цивилизационной динамике: сб. науч. тр. междунар. науч. конф. – Екатеринбург, 1995.

Новосибирск в одном из сценариев истории будущего // Страницы истории Новосибирской области: люди, события, культура: тезисы докладов и сообщений первой областной научно-практической конференции краеведов. – М.: ИСПИ РАН, 1995. – Ч. 2. – С. 91–93.

1996

Романтики с большой дороги (соавт. А.П. Дубнов) // Дальний Восток. – 1996. – № 1. – С. 153–164.

Уральский барьер индустриального транзита в Сибирь // Россия и Западная Европа: взаимодействие индустриальных культур. 1700–1950 гг.: материалы междунар. науч. конф. (Нижний Тагил, 15–18 августа 1996 г.). – Нижний Тагил: УрО РАН, 1996. – С. 114–118.

Traditions of centralism and tendencies of regionalism // Menegment, Technology and Human Resources Policy in the Arctic (the North), Netherland. – 1996. – P. 173–179.

Черные миражи // Дальний Восток. – 1996. – № 11–12. – С. 221–244.

Преемственность замыслов и начинаний хозяйственного освоения Сибири. Сибирь: проекты XX века: сб. ст. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1996. – С. 33–51.

Традиции централизма и тенденции регионализма // Управление, технологии и человек в Арктике: материалы междунар. конф. – Новосибирск, 1996. – С. 25–28.

1997

Вспять от океана (соавт. В.Я. Ткаченко) // Дальний Восток. – 1997. – № 11–12. – С. 234–259.

Сибирь // Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири (XVIII – начало XX в.). – Новосибирск: РИПЭЛ плюс, 1997. – Т. 4. – С. 43–46.

Транссиб // Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири. (XVIII – начало XX в.). – Новосибирск, 1997. – Т. 4. – С. 142–144.

«Проекты века» задохнулись в дыму войн, революций и под сукном бюрократа // Экономика и организация промышленного производства (ЭКО). – 1997. – № 8. – С. 161–169.

Родимые пятна отечественной транспортной системы // Сибирь в XVI–XX веках: Экономика, общественно-политическая жизнь и культура: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1997. – С. 194–207.

Сибирское отделение РАН в контексте системообразующих факторов регионализма // Гуманитарные науки в Сибири. – 1997. – № 2. – С. 27–33.

Пути включения Сибири в мировую систему XXI в. (соавт. А.П. Дубнов, Н.С. Розов) // Образование и наука на пороге третьего тысячелетия: тез. докл. междунар. конгресса. – Новосибирск: СО РАН, 1997. – Т. 2. – С. 58–59.

1998

Метаморфозы фронта в истории освоения Сибири, Северной Америки и Австралии (соавт. Д.Я. Резун) // Региональные процессы в Сибири в контексте российской и мировой истории: тез. докл. и сообщ. Всерос. науч. конф. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1998. – С. 17–24.

Реалии трех бывших безлюдных пространств // Сибирь в геополитическом пространстве XXI века: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИАиЭ СО РАН, 1998. – С. 90–104.

Формула возникновения и функционирования сибирских городов // Екатеринбург – вчера, сегодня, завтра: материалы науч.-практ. конф., посвящ. 275-летию г. Екатеринбурга. – Екатеринбург: УрО РАН, 1998. – Ч. 2. – С. 8–10.

Подкоп под Берингов пролив. Почему до сих пор не ходят поезда между Парижем и Нью-Йорком? // Родина. – 1998. – № 7. – С. 58–61.

Японский конфигуратор железнодорожного строительства в Сибири // Издание университета Тохоку. – Япония, 1998.

Projects of Transport Exitis to the Pacific Coast // Russia and Japan: Historical Survey Joint Symposium of the SB RAS and the CNEASTU. – 1998. – P. 83–92.

Между прошлым и будущим // Регион: экономика и социология. – 1998. – № 3. – С. 53–72.

Транспортная система Сибири: рекомендации в XXI в. (соавт. В.Ю. Пленкин) // Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): сб. науч. тр. – Новосибирск, 1998. – С. 32–50.

1999

Проекты усиления транспортных коммуникаций Сибири с внешним миром // Транссиб – 99: материалы регион. науч.-практ. конф. – Новосибирск: СГУПС, 1999. – С. 531–533.

Новосибирск в социально-экономической ретроспективе // Новосибирск на рубеже XXI века: перспективы развития и инвестиционные возможности: тез. докл. и выступлений на науч.-практ. конф. – Новосибирск: СО РАН, 1999. – С. 98–108.

Сибирское областничество: традиции централизма и тенденции регионализма // Экономика и организации промышленного производства (ЭКО). – 1999. – № 8. – С. 176–183.

Транспортный фактор демографического освоения Сибири (соавт. В.Ю. Пленкин) // Аграрное и демографическое развитие Сибири в контексте российской и мировой истории. XVII–XX вв.: тез. докл. и сообщ. Всерос. науч. конф. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1999. – С. 141–143.

2000

Проблемы изучения истории белорусской диаспоры в Сибири (соавт. Н.С. Сташкевич) // Белорусы в Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: СО РАН, 2000. – С. 3–9.

Урал – Сибирь: золотой транзит (соавт. В.В. Шамов) // Родина. – 2000. – № 5. – С. 116–121.

Новосибирск – город будущего без прошлого (соавт. В.В. Шамов) // Новосибирск на рубеже XXI века: перспективы развития и инвестиционные возможности: материалы междунар. науч.-практ. конф. – Новосибирск: СО РАН, 2000. – С. 135–143.

Транспортные проекты в новой экономико-географической конфигурации России (соавт. В.Ю. Пленкин) // Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность). – Новосибирск: СО РАН, 2000. – Вып. 2. – С. 80–101.

Сибирское золото. Куда ведут следы? / беседу вел В. Кузьменкин // Вечерний Новосибирск. – 2000. – № 176 (15 сент.). – С. 27.

Аграрные исследования в Институте истории СО РАН 1990-е гг.: основные направления и результаты (соавт. В.А. Ильиных) // Сибирская деревня: история, современное состояние, перспективы развития: сб. науч. тр. – 2000. – С. 3–5.

Транспортная перспектива Дальнего Востока с позиции 30-х гг. XX в. (соавт. В.Ю. Пленкин) / отв. ред. А.П. Деревянко // Исторический опыт освоения Дальнего Востока: сб. ст. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2000. – С. 156–168.

2001

Кому достанется Дальний Восток // Амурская правда (Благовещенск). – 2001. – 4 сент.*

О влиянии некоторых императивов на формирование транспортной системы России // Россия и Китай на дальневосточных рубежах: материалы междунар. науч. конф. – Благовещенск: Амур. ГУ, 2001. – Т. 1. – С. 188–202.

Сценарии будущей истории Сибири // Музеи-центры координации краеведческой работы: материалы междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 110-летию Амурского краеведческого музея им. Г.С. Новикова-Даурского (29 августа 2001 г.). – Благовещенск, 2001. – С. 12–22.

Экономико-географические императивы формирования транспортной системы России (соавт. В.Ю. Пленкин) // Историческая наука на пороге XXI века: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2001. – С. 46–67.

Предисловие (соавт. Д.Я. Резун) // Фронтир в истории Сибири и Северной Америки: XVII–XX вв.: общее и особенное: сб. науч. тр. – Новосибирск: РИПЭЛ, 2001. – С. 3–7.

2002

О программе развития музейного дела // Научный ежегодник СО РАН. – 2002. – № 19. – С. 8.

Сценарии будущей истории Сибири // Сибирский международный: альманах. – 2002. – № 5. – С. 32–35.

Ретроспективный взгляд на историю Сибири // Наука в России. – 2002. – № 4. – С. 81–85.

Стратегия и перспективы развития музейной сети Сибирского отделения РАН // Основные концептуальные подходы к определению роли музеев в общественной жизни региона: Материалы заседания Сибирского филиала науч. совета исторических и краеведческих музеев при Министерстве культуры РФ. – Иркутск: ИГУ, 2002. – С. 44–51.

Социально-экономическое и политическое развитие регионов страны после 1917 года // Россия и Китай на дальневосточных рубежах: материалы междунар. науч. конф. – Благовещенск: АмурГУ, 2002. – С. 9–14.

Волжская рокада // Сталинград – символ героизма, патриотизма и сплоченности народов России и мира: материалы Всерос. науч.-практ. конф., посвящ. 60-летию разгрома немецко-фашистских войск под Сталинградом. – Красноярск, 2002. – С. 47–52.

Россия – сухопутный мост между Европой, Азией и Америкой // Наука в России. – 2002. – № 5. – С. 48.

2003

Соединяя цепь времен (соавт. В.И. Молодин, Н.Н. Покровский) // Научный ежегодник СО РАН. – 2003. – № 1.

Предисловие (соавт. Г.А. Витковская) // Перспективы миграции коренных народов Центральной Азии в Россию: сб. науч. тр. – Новосибирск: НГУ, 2003. – С. 3–7.

От редколлегии // Энциклопедия г. Новосибирска. – Новосибирск: Новосибирское кн. изд-во, 2003. – С. 4.

Императивы демографического развития Сибири // Социально-демографическое развитие Сибири в XX столетии: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2003. – Вып. 1. – С. 10–34.

Комментарии // Русское население Сибири эпохи феодализма (Сборник документов XVII – первой половины XIX вв.). – Новосибирск: Изд-во РИПЭЛ плюс, 2003. – С. 95–97.

Сибирь: от «страны тьмы» к геополитическому освоению // Сибирское общество в контексте модернизации XVIII–XX вв.: сб. материалов Всерос. науч. конф. – Новосибирск: НГУ, 2003. – С. 6–15.

Интеграция европейского Северо-Востока России, Урала и Сибири на базе развития проблемных регионов ресурсного типа и формирование межконтинентальных транспортных коридоров (соавт. М.К. Бадман, В.Ю. Малов) // Сибирское отделение Российской академии наук в 2002 году: Основные научные результаты. Ч. 2: Интеграционные проекты. – Новосибирск: СО РАН, 2003. – С. 216–219.

Глобализация и проблемы рубежных геополитических регионов (соавт. Б.В. Базаров) // Республике Бурятия 80 лет: материалы региональной науч. конф. – Улан-Удэ: ВСГАКИ, 2003. – С. 20–30.

2004

Императивы демографического развития Сибири // Байкальский регион и геополитика Центральной Азии: история, современность, перспективы: материалы междунар. науч. конф. – Иркутск: Ирк. ГУ, 2004. – С. 28–40.

«Желтые» в Сибири: грозная неизбежность или осознанная необходимость? // «Мост через Амур». Внешние миграции и мигранты в Сибири и на Дальнем Востоке: сб. материалов междунар. исслед. семинара. – М.; Иркутск: Наталис, 2004. – С. 85–107.

Наука и Сибирь: от Петра I до века XXI (соавт. В.И. Молодин) // Наука из первых рук. – 2004. – № 1. – С. 7–19.

История первого академического центра Западной Сибири (1944–1957 гг.) (соавт. Н.А. Куперштох) // Философия науки. – 2004. – № 2 (21). – С. 69–84.

Изучение потенциала производительных сил Тувы: основные этапы и направления (соавт. Н.Н. Аблажей, Е.Г. Водичев) // Национально-культурная политика в Сибирском регионе в XX веке: сб. науч. тр. – Новосибирск: НГУ, 2004. – С. 229–246.

Проблемы отечественной истории в исследованиях грантодержателей РГНФ Сибирского региона: тематика и результаты (соавт. Н.Н. Покровский, С.А. Красильников) // Российский гуманитарный научный фонд и фундаментальная наука в Сибири: материалы регион. науч.-практ. конф., посвящ. 10-летию РГНФ. – Улан-Удэ, 2004. – С. 21–30.

«**Желтые** в Сибири»: грозная неизбежность или осознанная необходимость // Социальные трансформации в российской истории: докл. на междунар. науч. конф. – Екатеринбург; М.: Академкнига, 2004. – С. 144–169.

Сибирь и транспорт до решения «железнодорожного вопроса» // История промышленности Новосибирска. Начало. 1893–1917. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – Т. 1. – С. 63–72.

Нештатный город – столица Сибкрая (соавт. М.М. Ефимкин) // История промышленности Новосибирска. Время, вперед! (1918–1940 гг.). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – Т. 2. – С. 4–12.

Закономерная аномалия (соавт. М.М. Ефимкин) // История промышленности Новосибирска. Время, вперед! (1918–1940). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – Т. 2. – С. 636–648.

Два фронта – одна победа (соавт. М.М. Ефимкин) // История промышленности Новосибирска. Второй фронт (1941–1945). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – Т. 3. – С. 3–15.

Проблемы отечественной истории в исследованиях грантодержателей РГНФ из Сибирского региона: тематика и результаты (соавт. Н.Н. Покровский, С.А. Красильников) // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. – 2004. № 3. – С. 5–12.

«Желтые» в Сибири: грозная неизбежность или осознанная необходимость // Социально-демографическое развитие Сибири в XX столетии: сб. науч. тр. – Новосибирск: Наука-Центр, 2004. – Вып. 2. – С. 3–29.

2005

Стремительная история в будущее // История города Новониколаевск – Новосибирск: Исторические очерки. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – С. 6–12.

Якутская экспедиция АН СССР и исследование производительных сил на северо-востоке России (соавт. Е.Г. Водичев, Н.А. Куперштох) // Гуманитарные науки в Сибири. – Новосибирск, 2005. – № 2. – С. 63–67.

Историк по призванию (соавт. Л.Б. Ус) // Проблемы социально-экономического и культурного развития Сибири XVII–XX вв.: сб. науч. тр. – Новосибирск: РИПЭЛ, 2005. – С. 299–300.

Прорыв в мировую известность (соавт. М.М. Ефимкин) // История промышленности Новосибирска. Т. 4: Запас прочности (1946–1985 гг.). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – С. 3–16.

Накануне обратного отсчета // История промышленности Новосибирска. Т. 4: Запас прочности (1946–1985 гг.). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – С. 619–621.

Обвал в свободу (соавт. М.М. Ефимкин) // История промышленности Новосибирска. Т. 5: Новый отсчет (1986–2005 гг.). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – С. 3–7.

Проекты и начинания для Ямала // Хозяйственное освоение Сибири в контексте отечественной и мировой истории: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2005. – С. 65–71.

Самоидентификация Сибири в контексте российских общегосударственных стратегий и доктрин: от Империи до Федерации (соавт. Е.Г. Водичев) // Хозяйственное освоение Сибири в контексте отечественной и мировой истории: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2005. – С. 204–225.

Проекты и начинания для Ямала и сопредельного Севера / Российская академия наук, Сибирское отделение, Институт истории // Хозяйственное освоение Сибири в контексте отечественной и мировой истории: сб. науч. тр. – Новосибирск: НГУ, 2005. – С. 65–71.

2006

Искушение дешевой китайской рабочей силой // Россия и Китай на дальневосточных рубежах: Этнические миграции на Дальнем Востоке: материалы междунар. науч. конф. – Благовещенск: Амур. ГУ, 2006. – Вып. 7. – С. 81–102.

Азиатский ход России – Сибирский геополитический вектор (соавт. М.М. Ефимкин) // Вестник аналитики. – 2006. – № 1. – С. 124–134.

Ретроспектива и современность желтой миграции (соавт. Б.В. Базаров, М.М. Ефимкин) // Вестник аналитики. – 2006. – № 3. – С. 162–176; № 4. – С. 168–187.

Давние, но близкие параллели // Вестник РГНФ. – 2006. – № 3 (44). – С. 5–18.

Обращение друг к другу // Сборник сочинений IV Международного форума по региональному сотрудничеству и развитию между Китаем и Россией. – Китай – Харбин, 2006. – С. 414–416.

О перспективах исследований в Институте истории СО РАН (соавт. С.А. Красильников, С.С. Букин, Н.Н. Покровский, О.Н. Шелегина) // Адаптационные механизмы и практики в традиционных и трансформирующихся обществах: сб. науч. тр. – Новосибирск, 2006. – С. 116–125.

Рецензия на кн.: Артемов Е.Т. «Научно-техническая политика в советской модели позднеиндустриальной модернизации» // Вестник РАН. – 2006. – Т. 77, № 6. – С. 561–563.

Индустриальное освоение Ямала в 1960–2000: проблемы изучения // История Ямала: дискуссии и научные решения. – Салехард; Екатеринбург, 2006. – С. 188–202.

Сибирь на срезе регионоведения // Региональная история в контексте мирового исторического процесса: материалы междунар. науч. конф. «2-е Касымбаевские чтения». – Алматы-Аты, 2006*.

Аналитический обзор методологии исследований истории регионального социально-экономического развития // История Ямала: дискуссии и научные решения: сб. ст. – Салехард; Екатеринбург: Банк культурной информации, 2006. – С. 20–48.

Версты в будущее. Предыстория Транссиба // Наука из первых рук. – 2006. – № 6 (12). – С. 84–91.

2007

Сибирский меридиан России (соавт. М.М. Ефимкин) // Резервы повышения качества профессиональной подготовки специалистов: проблемы и опыт: материалы межвуз. конф. – Новосибирск: СГУПС, 2007. – С. 75–81.

Рецензия на кн. Козыбаев М.К. Проблемы методологии, историографии и источниковедения истории Казахстана (Избранные труды) (соавт. А.П. Деревянко) // Гуманитарные науки Сибири. – 2007. – № 2. – С. 139–141.

Реалии повседневности пенсионеров-сибиряков в 90-е годы XX в. (По материалам социологического исследования пенсионеров Искитимского района Новосибирской области) (соавт. М.М. Ефимкин) // Социальная сфера и повседневность сибирского города. – Новосибирск: Параллель, 2007. – С. 143–159.

Модернизационная магистраль востока России (соавт. М.М. Ефимкин) / отв. ред. С.С. Букин; ред. В.И. Исаев, А.А. Долголюк // Формирование и адаптация населения в районах индустриального освоения Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: Параллель, 2007. – С. 3–57.

Ретроспектива проектов транспортных коридоров через Сибирь // Вестник Бурятского государственного университета. Гуманитарные исследования Внутренней Азии. – 2007. – № 1. – С. 9.

Из «страны холода и мрака» в «страну чудес» / отв. ред. Е.Г. Водичев // Евразия: Региональные перспективы: сб. матер. междунар. науч. конф. – Новосибирск: Институт истории СО РАН, 2007. – С. 32–38.

2008

Лики Сибири – давние и близкие // Имиджи Сибири. – Новосибирск: ФСПИ «Тренды», 2008. – С. 44–67.

Адаптационные механизмы и практики в традиционных и трансформирующихся обществах (соавт. О.Н. Шелегина) // Адаптационные механизмы и практики в традиционных и трансформирующихся обществах: опыт освоения Азиатской России: матер. Всерос. науч.-практ. конф. – Новосибирск, 2008. – С. 5–11.

Музеи СО РАН: история и интеграция (соавт. О.Н. Шелегина) // Музеология, музеи в меняющемся мире: сб. тр. конф. – Барнаул: Алтайский гос. пед. ун-т, 2008. – С. 71–72.

Первый академический центр Сибири: история и современное состояние (соавт. Н.А. Куперштох) // Адаптационные механизмы и практики в традиционных и трансформирующихся обществах: опыт освоения Азиатской России: матер. Всерос. науч.-практ. конф. – Новосибирск, 2008. – С. 147–151.

Императивы формирования российской транспортной системы // Императивы России в транспортной системе Восточной Сибири. – Улан-Удэ, 2008. – С. 3–32.

Лики Сибири: давние и близкие // Научный вестник Ямало-Ненецкого автономного округа: материалы науч.-практ. конф. «Обдорья: история, культура, современность». – Вып. 5 (57). – Салехард, 2008. – С. 3–17.

Власть и общество: реминисценции на современные темы (соавт. М.М. Ефимкин) // Экономика и организации промышленного производства (ЭКО). – 2008. – № 4 (406). – С. 167–191.

2009

Transborder character of transport communications // Asiatic Russia. Partnership and communities in Eurasia. – Shipra, Kolkata, 2009. – P. 184–193.

Отчизна для донкихотов // Неизвестная Сибирь. – 2009. – № 2. – С. 123–127.

Население восточных районов России в глобальных демографических процессах (соавт. Ефимкин М.М.) // Миграционные процессы в Азиатской России в XIX – начале XXI вв.: сб. науч. тр. – Новосибирск, 2009. – С. 201–212.

Не однажды спасавшая // Неизвестная Сибирь. – 2009. – № 3. – С. 25–27.

Интеграция музеев СО РАН в региональное социокультурное пространство и мировое музейное сообщество (соавт. О.Н. Труевцева, О.Н. Шелегина) // Музеи научных центров и институтов Сибирского отделения Российской академии наук. Очерки формирования и развития. – Новосибирск, 2009. – С. 11–22.

Scientific Counsil of Museums of Sibirian Depatment of Russian Academy of Science as the Coordinator of Activity (O.N. Shelegina) // Proceedings of International Symposium «Museums for the Society in the 21 Century». – Taipei, 2009. – P. 381–389.

Музеи Сибирского отделения РАН: история, современное состояние, проблемы (соавт. О.Н. Шелегина) // Академические и вузовские музеи: роль и место в научно-образовательном процессе: материалы Всерос. науч. конф. с междунар. участием (Томск, 7–10 декабря 2008 г.). – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2009. – С. 118–127.

Условия заселения и освоения Азиатской России: основные итоги и перспективы изучения (соавт. О.Н. Шелегина) // Вестник Томского государственного университета. История. – 2009. – № 3 (7). – С. 63–68.

2010

Академия наук Республики Саха (Якутия) (АН РС (Я) (соавт. Е.Г. Водичев, Н.А. Куперштох) // Историческая энциклопедия Сибири: в 3 т. Т. 1: А–И. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2010. – С. 58.

Железнодорожный транспорт (соавт. А.И. Тимошенко) // Историческая энциклопедия Сибири: в 3 т. Т. 1: А–И. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2010. – С. 545–547.

Транспортные проекты // Историческая энциклопедия Сибири: в 3 т. Т. 3: С–Я. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2010. – С. 292–293.

Ямало-Ненецкий автономный округ (соавт. А.И. Тимошенко) // Историческая энциклопедия Сибири: в 3 т. Т. 3: С–Я. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2010. – С. 615–620.

Observation on the heartland of Eurasia // Globalization in Siberia and the Russian Far East. Towards Freedom. – Kolkata. – 2010. – P. 55–56.

В Сибири есть всё, так чего же нам не хватает? // Свидетель. – 2010. – № 4 (965). – С. 6.

Музеи Сибирского отделения Российской академии наук: формирование и развитие (соавт. О.Н. Шелегина) // Актуальные вопросы деятельности академических естественно-научных музеев: материалы междунар. науч. конф. – Новосибирск: Гео, 2010. – С. 23–31.

Не однажды спасавшая... // Иное небо. Книга о настоящем / Авторский проект Игоря Труфанова. – Новосибирск: Неизвестная Сибирь, 2010. – С. 45–46.

Стратегический тыл Победы: мобилизация социально-экономического потенциала восточных районов СССР // Казахстан в Великой Отечественной войне: история, методология исследования и

современное осмысление: материалы междунар. науч.-практ. конф. Ч. 2. – Казахстан, Усть-Каменогорск, 2010. – С. 4–14.

Музеи Сибирского отделения Российской академии наук: формирование и развитие (соавт. О.Н. Шелегина) // Актуальные вопросы деятельности академических естественно-научных музеев: материалы междунар. науч. конф. – Новосибирск: Гео, 2010. – С. 23–31.

Острова раздора // Неизвестная Сибирь. – 2010. – № 4. – С. 29–36.

Регион, где мы как будто были и не были // Азиатская Россия: миграции, регионы и регионализм в исторической динамике: сб. науч. ст. – Иркутск: Оттиск, 2010. – С. 18–46.

Сибирское демографическое пространство: формирование, развитие, перспективы (соавт. М.М. Ефимкин) // Проблемы исторической демографии Сибири: сб. науч. тр. Вып. 1. – Новосибирск, 2010. – С. 3–23.

Статистика или мистика переходных периодов // Актуальная статистика. – 2010. – № 4. – С. 86–88.

Sbras Museum Council: A Museum Management Experience (I.A. Kravneva, O.N. Shelegina) // Музеи и этнокультурный туризм: Сборник материалов III Ежегодного международного симпозиума Комитета музеологии Сибири (ИКОФОМСИБ) (Шанхай, Китай, 7–12 ноября 2010 г.). – Институт истории СО РАН, Алтайская государственная педагогическая академия, 2010. – С. 33–36.

Проекты транспортного обеспечения реализации программы Урало-Кузбасс // Урало-Кузбасс: от замысла к реализации: сб. статей и документов (соавт. А.И. Тимошенко). – Екатеринбург: АМБ, 2010. – С. 187–207.

2011

Программа создания Урало-Кузнецкого комбината в государственной стратегии России (соавт. С.С. Букин) // Уральский исторический вестник. – 2011. – № 1 (30). – С. 5–10.

Typology of Russian transition periods // Communities, Institutions and “transition” in Post 1991 Eurasia. – Kolkata: Shipra Publications, 2011. – P. 75–80.

Отложенная тема. Рабочие Сибири (социально-политические метаморфозы) (соавт. М.М. Ефимкин) // Вопросы истории Сибири в новейшее время. – Новосибирск: Параллель, 2011. – С. 3–15.

Динамика основных количественных тенденций в населении восточных районов России во второй половине XX века (соавт. М.М. Ефимкин, В.А. Исупов) // Проблемы исторической демографии Сибири: сб. ст. Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук. – Новосибирск: Параллель, 2011. – С. 239–247.

2012

Желание и страх – основы власти? // Свидетель. – 2012. – № 3 (1068). – 19 янв. – С. 7.

До прихода Ермака // Свидетель. – 2012. – № 7 (1072). – 16 февр. – С. 7.

В Индию через Сибирь // Свидетель. – 2012. – № 11 (1076). – 15 марта. – С. 16.

За новыми землями // «Свидетель». – 2012. – № 15 (1080). – 12 апр. – С. 7.

Золотые россыпи Сибири // Свидетель. – 2012. – № 22 (1087). – 31 мая. – С. 11.

Количественная динамика жителей Сибири (соавт. М.М. Ефимкин) // Вопросы истории Сибири в новейшее время. – Новосибирск, 2012. – С. 51–69.

Роль транспортных путей в освоении Сибири (соавт. А.И. Тимошенко) // Уральский исторический вестник. – 2012. – № 2 (35). – С. 37–47.

Административно-территориальное устройство Сибири: чертежи прошлого и контуры будущего // Новосибирская область: история и современность: материалы науч.-практ. конф. – Ч. 1. – Новосибирск, 2012. – С. 8–9.

История рабочего класса России и СССР (соавт. А.И. Тимошенко) // Отечественная история XX – XXI веков: социальные, экономические и политические аспекты, вопросы теории: сб. науч. ст. – Чебоксары: Перфектум, 2012. – С. 113–126.

Открытый архив СО РАН как электронная система накопления, представления и хранения научного наследия (соавт. О.Н. Шелегина) // Гуманитарные науки в Сибири. – 2012. – № 4. – С. 92–95.

Модернизация экономики Азиатской России: исторический опыт и перспективы (соавт. В.Ю. Малов, А.И. Тимошенко) // История науки и техники. – 2012. – № 12. – С. 14–21.

Лики Сибири – давние и близкие // Сибирь: имидж мегарегиона / отв. ред. В.И. Супрун. – Новосибирск: ФСПИ «Тренды», 2012. – С. 73–95.

2013

Baikal – Amur Mainline Railway – Prospects of Russia's Project for TransEurasian Communications (соавт. Я.А. Кузнецова) // Cultural and Economic Dimensions of the Silk Road. Past, Present and Future. Seoul, 2013. The 12th Central Asia International Conference Seoul, June 11 – 12, 11 2013. P. 44-45.

The Northern Periphery of the Great Silk Road (соавт. Я.А. Кузнецова) // Cultural and Economic Dimensions of the Silk Road. Past, Present and Future. Seoul, 2013. The 12th Central Asia International Conference Seoul, June 11–12, 2013. P. 45–46.

С элементами сатрапии // Свидетель. – 2013. – № 4. – 24 янв. – С. 7.

О реализации программы развития музейного дела в СО РАН (соавт. О.Н. Шелегина) // Вестник ИрГЦХА. – 2013. – Вып. 57. С. 7–14.

Prospects of Central Asia's and Russia's Projects for Trans-Eurasian Communications (соавт. Я.А. Кузнецова) // International Journal of Central Asian Studies. – 2013. – Vol. 17. – P. 225–246.

2014

Уважаемые читатели! (соавт. Б.В. Базаров, О.Н. Труевцева) // Вестник Алтайской государственной педагогической академии. – 2014. – № 18. – С. 9–12.

О реализации исследовательского проекта «История Сибири: Сибирь в новейшее время» // Вестник Алтайской государственной педагогической академии. – 2014. – № 18. – С. 79–84.

Объединенный исследовательский проект «История Сибири» (соавт. А.П. Деревянко, А.Х. Элерт, Д.Г. Симонов) // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. – 2014. – № 1 (74). – С. 12–29.

Что делать с Сибирью? // Родина. – 2014. – № 3. – С. 128–131.

Что делать с Сибирью? // Родина. – 2014. – № 6. – С. 6–9.

Проект «Открытый архив СО РАН как синтез гуманитарных наук и информационных технологий (соавт. О.Н. Шелегина) // Вестник Томского государственного университета. Культурология и искусствоведение. – 2014. – № 3 (15). – С. 84–91.

Научный совет по музеям СО РАН: опыт деятельности по интеграции науки, культуры, образования (соавт. О.Н. Шелегина, Г.М. Запорожченко) // Современные тенденции в развитии музеев и музееведения: материалы II Всерос. науч.-практ. конф. (Новосибирск, 29 сентября – 3 октября 2014 г.). – Новосибирск: Автограф, 2014. – С. 134–142.

Дороги жизни в челюстях холода (соавт. Я.А. Кузнецова) // Гуманитарные науки в Сибири. – 2014. – № 4. – С. 9–14.

2015

Индийский императив в транспортных проектах России в XVII – начале XX века (соавт. Я.А. Кузнецова) // Иркутский историко-экономический ежегодник. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2015. – С. 61–69.

Actual Forms of the Scientific Heritage Presentation by the Institute of History, SB RAS (O. Shelegina) // Museum and Culture. Annual Meeting, Conference and Workshop. 2015.10.18-20. ICOM-ICOFOM-ASPAC. – Taipei, 2015. – P. 44–50.

Realization of the Research Project “History of Siberia in Present and Future” (D.G. Simonov) // Cultural Heritage in Asian Countries: from Theory to Practice. – Pavlodar: Edition of Pavlodar State Pedagogical Institute, 2015. – P. 35–43.

2016

Актуальные формы представления научного наследия Институтом истории СО РАН (соавт. О.Н. Шелегина) // Гуманитарные науки в Сибири. – 2016. – Т. 23, № 1. – С. 107–111.

Актуальные формы освоения историко-культурного и научного наследия (соавт. О.Н. Шелегина) // Наука, образование, музеи: формы освоения наследия. – Барнаул; Новосибирск: Триада, 2016. – С. 84–90.

Интеграция науки, образования, культуры – актуальный тренд в освоении наследия (соавт. О.Н. Шелегина) // Образовательные стратегии и инициативы в этнокультурном развитии регионов Большого Алтая: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. (Барнаул, 14 апреля 2016 г.). – Барнаул: Изд-во АлтГПУ, 2016. – С. 23–28.

Modern forms of study historical cultural and scientific heritage (O. Shelegina) // Наука, образование, музеи: формы освоения насле-

дия: сб. науч. ст. / отв. ред. В.А. Ламин, О.Н. Труевцева, О.Н. Шелегина. – Барнаул, Новосибирск: ТРИАДА, Институт истории СО РАН, 2016. – С. 84–90.

Russian Model of Epidemiologic Transition: Historical 12 Peculiarities (Late XIX – First Half of the XX Centuries) (D. Ananyev, V. Isupov) // European Population Conference «Program Demographic Change and Policy Implications» (August, 31 – September, 3, 2016. Mainz). – Wiesbaden: Federal Institute for Population Research. – P. 126–127.

2018

Властные страхи и страсти вокруг железнодорожной концессии // Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. – 2018. – № 4 (32). – С. 25–32.

III Всероссийская научная конференция, посвященная памяти академика РАН Н.Н. Покровского «Актуальные вопросы отечественной истории, источниковедения и археографии» (Новосибирск, 12–14 октября 2017) (соавт. Л.И. Журова, И.А. Шипилов) // Вестник Российского фонда фундаментальных исследований. Гуманитарные и общественные науки. – 2018. – № 1 (90). – С. 171–176.

2020

Современные подходы к изучению и популяризации отечественной истории: актуальные коммуникативные практики (соавт. О.Н. Шелегина) // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. – 2020. – Т. 33. – С. 63–69.

2022

Народная летопись – союз поколений // Народная летопись. Новосибирская область: краеведческая художественно-публицистическая хроника; исторические статьи: в 3 т. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2022. – Т. 3. – С. 4–5.

2023

Рецензия на книгу Байкалова Н.С. «Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Улан-Удэ: Изд-во Бурятского госуниверситета, 2022. – 332 с. 2022 (соавт.

Я.А. Кузнецова) // Вестник Российского фонда фундаментальных исследований. Гуманитарные и общественные науки. – 2023. – № 1 (112). – С. 152–155.

Научное редактирование

1974

Рабочий класс Сибири в условиях развитого социализма: тез. докл. науч. симпоз. – Красноярск: Красноярское кн. изд-во, 1974. – 601 с. (Отв. секретарь редколлегии).

1977

Численность и состав рабочих Сибири в условиях развитого социализма: сб. науч. тр. – Новосибирск: Наука, 1977. – 127 с. (Член редколлегии).

Фундаментальные исследования. Сер.: Общественные науки. – Новосибирск: СО АН СССР, 1977. – 138 с. (Член редколлегии).

1981

Исторический опыт хозяйственного и социально-культурного развития Сибири: тез. докл. и сообщ. всесоюз. науч. конф. – Новосибирск: ИИФФ СО АН СССР, 1981. – 189 с. (Член редколлегии).

1982

Летопись Севера. – М., 1982. – 240 с. (Член редколлегии).

1985

Летопись Севера. – М., 1985. – 255 с. (Член редколлегии).

1986

Рабочий класс Сибири: в 4 т. Т. III: 1961–1980 гг. – Новосибирск: Наука, 1986. – 356 с. (Член редколлегии).

1989

Исторический опыт социально-демографического развития Сибири. Вып. 2: Социально-демографическое развитие Советской

Сибири: тез. докл. и сообщ. Всесоюз. науч. конф. – Новосибирск: ИИФФ АН СССР, 1989. – 126 с. (Член редколлегии).

1991

Букин С.С. Опыт социально-бытового развития городов Сибири (вторая половина 1940-х – 1950-е гг.). – Новосибирск: Наука, 1991. – 240 с. (Отв. редактор).

1993

50 лет Великой Победы под Сталинградом: сб. науч. тр. – Новосибирск: СО РАН, 1993. – 166 с. (Член редколлегии).

1996

Сибирь: проекты XX века: сб. науч. тр. – Новосибирск: Институт истории СО РАН, 1996. – 156 с. (Отв. редактор совместно с Л.М. Голушкиным).

1998

Региональные процессы в Сибири в контексте российской и мировой истории: тез. докл. и сообщ. Всерос. науч. конф. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1998. – 224 с. (Член редколлегии).

Сибирь в геополитическом пространстве XXI века: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИАиЭ СО РАН, 1998. – 234 с. (Член редколлегии).

Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1998. – Вып. 1. – 96 с. (Отв. редактор).

1999

Куперштох Н.А. Кадры академической науки Сибири (середина 1950-х – 1960-е гг.) – Новосибирск: СО РАН, 1999. – 151 с. (Отв. редактор).

Аграрное и демографическое развитие Сибири в контексте российской и мировой истории. XVII–XX вв.: тез. докл. и сообщ. Всерос. науч. конф. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 1999. – 213 с. (Отв. редактор).

Немецкий этнос в Сибири. Альманах гуманитарных исследований. – Новосибирск: НГУ, 1999. – Вып. 1. – 146 с. (Член редколлегии).

Новосибирск на рубеже XXI века: перспективы развития и инвестиционные возможности. Секция 14: Новосибирск в прошлом: опыт ускоренного развития: тез. докл. и выступл. на науч.- практ. конф. – Новосибирск: СО РАН, 1999. – 122 с. (Отв. редактор совместно с В.В. Шамовым).

2000

Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2000. – Вып. 2. – 102 с. (Отв. редактор).

Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2000. – Вып. 3. – 78 с. (Отв. редактор).

Белорусы в Сибири: Сб. науч. тр. – Новосибирск: СО РАН, 2000. – Вып. 1. – 147 с. (Отв. редактор совместно с Н.С. Сташкевичем и Д.Я. Резуном).

Белорусы в Сибири: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2000. – Вып. 2. – 162 с. (Отв. редактор совместно с Н.С. Сташкевичем и Д.Я. Резуном).

Букин С.С. В чужой земле. Памяти военнопленных, умерших в Новосибирской области в 1944–1948 гг. – Новосибирск: Гуманитарные технологии, 2000. – 327 с. (Отв. редактор).

Немецкий этнос в Сибири: Альманах гуманитарных исследований. – Новосибирск: Гуманитарные технологии. 2000. – Вып. 2. – 216 с. (Член редколлегии).

2001

Очерки истории белорусов в Сибири в XIX–XX вв. – Новосибирск: НГУ, 2002. – 240 с. (Отв. редактор совместно с М.П. Костюком).

Новосибирская область в контексте российской истории: тез. докл. и сообщ. регион. ист.-краев. конф. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2001. – 290 с. (Отв. редактор совместно с А.А. Беспаликовым).

Россия и Китай на дальневосточных рубежах: материалы международного науч. конф. – Благовещенск: Амур. ГУ, 2001. – Вып. 1. – 605 с. (Член редколлегии).

Россия и Китай на дальневосточных рубежах: материалы международного науч. конф. – Благовещенск: Амур. ГУ, 2001. – Вып. 2. – 636 с. (Член редколлегии).

2002

Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность). – Новосибирск: НГУ, 2002. – 302 с. (Отв. редактор).

Очерки истории белорусов в Сибири в XIX–XX вв. – 2-е изд. – Новосибирск: Наука-Центр, 2002. – 241 с. (Отв. редактор совместно с М.П. Костюком).

Сибирь на этапе становления индустриального общества в России (XIX – начало XX вв.): тез. докл. и сообщ. междунар. науч. конф. к 75-летию чл.-кор. РАН Л.М. Горюшкина. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2002. – 272 с. (Отв. редактор).

Немецкий этнос в Сибири: Альманах гуманитарных исследований. – Новосибирск: Гуманитарные технологии. – 2002. – Вып. 3. – 206 с. (Член редколлегии).

Россия и Китай на дальневосточных рубежах: материалы междунар. науч. конф. – Благовещенск: Амур. ГУ, 2002. – Вып. 3. – 664 с.; Вып. 4. – 564 с.; Вып. 5 – 428 с.; Вып. 6. – 350 с. (Член редколлегии).

2003

Новосибирск: энциклопедия. – Новосибирск: Новосиб. кн. изд-во, 2003. – 1071 с. (Гл. редактор и председатель научно-редакционного совета).

Русский этнос в Сибири в XX веке: сб. науч. тр. – Новосибирск: НГУ, 2004. – 217 с. (Отв. редактор совместно с Б.В. Базаровым).

Ефимкин М.М. Россия: особенности исторического пути: учебное пособие. – Новосибирск: СГУПС, 2003. – 152 с. (Отв. редактор).

Этнокультурные взаимодействия в Сибири (XVII–XX вв.): тез. докл. и сообщ. междунар. науч. конф. – Новосибирск: НГУ, 2003. – 305 с. (Отв. редактор).

Перспективы миграции коренных народов Центральной Азии в Россию: сб. науч. тр. – Новосибирск: НГУ, 2003. – 180 с. (Отв. редактор совместно с Г.С. Витковской).

Россия и Китай на дальневосточных рубежах: материалы междунар. науч. конф. – Благовещенск: Амур. ГУ, 2003. – Вып. 5. – 428 с. (Член редколлегии).

Россия и Китай на дальневосточных рубежах: материалы междунар. науч. конф. – Благовещенск: Амур. ГУ, 2003. – Вып. 6. – 350 с. (Член редколлегии).

2004

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Т. 1: Начало. 1893–1917 гг. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – 653 с. (Руководитель научно-консультационного экспертного совета).

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Т. 2: Время, вперед! (1918–1940 гг.). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – 652 с. (Руководитель научно-консультационного экспертного совета).

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Т. 3: Второй фронт (1941–1945 гг.). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. – 736 с. (Руководитель научно-консультационного экспертного совета).

Водичев Е.Г. Европейский Союз и Сибирь. Опыт реализации программ технического содействия в Сибирском регионе. – Новосибирск: Сиб АГС, 2004. – 464 с. (Отв. редактор совместно с д-ром Яношем Закони).

Сибирская деревня: проблемы истории: сб. науч. тр. – Новосибирск: НГУ, 2004. – 206 с. (Отв. редактор).

Местное самоуправление в истории Сибири XIX–XX веков: сб. матер. регион. науч. конф. – Новосибирск: Сиб. хронограф, 2004. – 206 с. (Отв. редактор).

Социальные трансформации в российской истории: докл. междунар. науч. конф. к 70-летию академика В.В. Алексеева. – Екатеринбург; М.: Академкнига, 2004. – 608 с. (Член редколлегии).

2005

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Т. 4: Запас прочности (1946–1985 гг.). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – 514 с. (Руководитель научно-консультационного экспертного совета).

История промышленности Новосибирска: в 5 т. Т. 5: Новый отсчет (1986–2005 гг.). – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – 655 с. (Руководитель научно-консультационного экспертного совета).

История города. Новониколаевск-Новосибирск: Исторические очерки в 2 т. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2005. – 864 с. (Руководитель научно-консультационного экспертного совета).

Резун Д.Я. Фронтир в истории Сибири и Северной Америки в XVII–XIX вв.: общее и особенное. – Новосибирск: РИПЭЛ, 2005. – 127 с. (Отв. редактор).

Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России. – Новосибирск, 2005. – 386 с. (Отв. редактор совместно с В.Ю. Маловым).

Резун Д.Я., Шиловский М.В. Сибирь, конец XVI – начало XX века: фронтир в контексте этносоциальных и этнокультурных процессов. – Новосибирск: Сова, 2005. – 196 с. (Отв. редактор).

Ильиных В.А. Государственное регулирование сельскохозяйственного рынка Сибири в условиях НЭПа (1921–1928 гг.). – Новосибирск, 2005. – 284 с. (Отв. редактор).

Хозяйственное освоение Сибири в контексте отечественной и мировой истории: сб. науч. тр. – Новосибирск: ИИ СО РАН, 2005. – 226 с. (Отв. редактор).

2006

История города. Новониколаевск – Новосибирск: Исторические очерки в 2 т. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2006. – Т. II. – 640 с. (Руководитель научно-консультационного экспертного совета).

2007

Российская академия наук. Сибирское отделение: 1957–2007. Исторический очерк. – Новосибирск: Наука, 2007. – 510 с. (Отв. редактор совместно с ак. Н.Л. Добрецовым).

2008

Адаптационные механизмы и практики в традиционных и трансформирующихся обществах: опыт освоения Азиатской России: материалы Всерос. науч.-практ. конф. (Новосибирск, 17–18 ноября 2008 г.). – Новосибирск, 2008. (Редактор совместно с О.Н. Шелегиной).

2009

Музеи научных центров и институтов Сибирского отделения Российской академии наук. Очерки формирования и развития. –

Новосибирск: Институт истории СО РАН, 2009. – 262 с. (Отв. редактор совместно с О.Н. Труевцевой).

2010

Историческая энциклопедия Сибири: в 3 т. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2010. – Т. 1: А–И. – 715 с.; Т. 2: К–Р. – 807 с.; Т. 3: С–Я. – 783 с. (Гл. редактор).

2011

Траектории проектов в высоких широтах. – Новосибирск: Наука, 2011. – 440 с. (Гл. редактор).

2012

Азиатская часть России: Моделирование экономического развития в контексте опыта истории. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. – 464 с. (Отв. ред. совместно с В.Ю. Маловым).

Новосибирская область – 75 лет. Люди, события, факты. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2012. – 640 с. (Отв. редактор).

Хозяйственное освоение и социально-демографические процессы в Сибири в XX – начале XXI вв.: колл. моногр. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. – 255 с.

Государственная политика России в Арктике: Стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. тр. / отв. ред. В.А. Ламин. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – 197 с.

2013

История города. Новониколаевск – Новосибирск: Исторические очерки. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2012. – 800 с. (Руководитель научно-консультационного экспертного совета).

2019

История Сибири: в 4 т. Т. II: Железный век и Средневековье / отв. ред. В.И. Молодин. – Новосибирск: Изд-во ИАЭТ СО РАН, 2019. – 643 с. + вкл. (Заместитель главного редактора).

Словник Урянхайско-тувинской энциклопедии / Фонд президентских грантов, ТРОО «Мир тувинцев». – Кызыл: Мир тувинцев, 2019. – 388 с. (Науч. редактор).

2022

История Сибири: в 4 т. Т. I: Каменный и бронзовый век / отв. ред. М.В. Шуньков. – Новосибирск: Изд-во ИАЭТ СО РАН, 2022. – 660 с. (Заместитель главного редактора).

2023

История Сибири: в 4 т. Том III: Новое время (конец XVI – начало XX века). – Новосибирск: Изд-во ИАЭТ СО РАН, 2023. – 812 с. + 2 вкл. (Заместитель главного редактора).

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Рынков В.М. Художник от науки. В.А. Ламин – популяризатор научных знаний</i>	5
---	---

ПОПУЛЯРНО О СЛОЖНОМ

Восточный участок	12
Время: проекты и возможности	21
Тоннели	32
Магистраль к трем океанам	45
Горячие сполохи в белом безмолвии.....	58
Сверхмагистрализация Транссиба и магистрализация Сибири	61
Водная феерия. Почему не нужен Сибречпуть.....	73
Хозяйственное освоение зоны БАМа – гипотезы 30-х годов	81
Секретный объект 503	92
Геополитические факторы социально-политического развития Сибири.....	113
Стратегический промах	132
Тень Левиафана	142
Бросок через Сихотэ-Алинь или история одной секретной стройки	162
Черные миражи	190
Традиции централизма и тенденции регионализма	226
Реалии трех бывших безлюдных пространств	238
Сибирское областничество: традиции централизма и тенденции регионализма	256
О программе развития музейного дела	263
«Желтые» в Сибири: грозная неизбежность или осознанная необходимость?	267
Версты в будущее. Предыстория Транссиба	294

ЭТЮДЫ

<i>Николаев А.А. Этюды о научной и повседневной жизни члена-корр. РАН</i>	
В.А. Ламина	304
I. На подступах к большой науке	304
II. Об изыскателях БАМа и участии объединенного ИИФиФ в программе «Сибирь»	307
III. На старте директорской карьеры: переезд из «центральной усадьбы» на «отдаленный хутор»	311
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ	313

Научное издание

Ламин Владимир Александрович

ВРЕМЯ: ПРОЕКТЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

К 90-летию со дня рождения

Компьютерная верстка *Т.В. Соболева*

Подписано в печать 30.04.2026.
Формат 60×84/16. Гарнитура PT Serif.
Усл. печ. л. 22. Тираж 300 экз.

Издательско-полиграфический центр НГУ:
630090, Новосибирск, ул. Пирогова, 2
<https://www.nsu.ru/n/university/publishing-center/>