

## Военная экономика тыла

УДК 94 (57)

**Кальмина Лилия Владимировна,**

д-р ист. наук, доц.,

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии  
Сибирского отделения Российской Академии наук (г. Улан-Удэ),  
kalminal@gmail.com

### **Войны начала XX в. как катализатор экономического развития Забайкалья<sup>1</sup>**

*Аннотация:* На рубеже XIX–XX вв. самодержавное правительство уже осознавало необходимость ускоренного экономического развития восточных территорий империи для решения своих внешнеполитических задач. Но экономика Забайкалья, которое в будущем должно было стать базой военных действий против Китая, в это время еще имела типично феодальный характер, значительно отставая от других сибирских территорий. Даже Транссибирская магистраль, сооружение которой стало главной акцией модернизации экономики в регионе, первоначально существенно не изменила забайкальское экономическое пространство.

Катализатором развития промышленного развития Забайкалья стал военный фактор. Неудачно закончившаяся русско-японская война лишней раз показала слабость восточных рубежей России. Забайкальская область, ранее служившая сырьевым придатком огромной империи, начала формироваться как промышленная зона: интенсифицировалась добыча полезных ископаемых, закладывалась база развития перерабатывающей промышленности.

Синьхайская революция и объявление независимости Монголией, представлявшей большой интерес для России, сулило Забайкалью перспективы экономической базы для усиления позиций российского капитала на монгольском рынке. В правительственных кругах стали прорабатываться проекты развития транспортной инфраструктуры в регионе. Проведение Кяхтинской железнодорожной ветки по территории Монголии через Ургу до Пекина с соединением ее у Верхнеудинска с Транссибирской магистралью преследовало цель усиления российского влияния в Монголии и нейтрализации Китая как экономического и политического конкурента.

---

<sup>1</sup> Исследование проведено в рамках Программы фундаментальных исследований Президиума РАН № 33 «Традиции и инновации в истории и культуре», проект № 33.2.2 «Экономическая модернизация Западного Забайкалья (1880-е – 1930-е гг.)».

С началом Первой мировой войны и угрозой потери индустриальных районов в европейской России самодержавие окончательно убедилось в необходимости ориентации на азиатский рынок. Забайкалье стали предметно готовить к выполнению роли экономического плацдарма для утверждения российского экономического и политического влияния в Центральной Азии.

*Ключевые слова:* экономическое развитие, торгово-промышленный плацдарм, транспортное строительство, стратегическое значение, внешнеполитическая цель, Транссибирская магистраль, монгольский рынок, китайская конкуренция, военный фактор, русско-японская война, первая мировая война.

На рубеже XIX–XX вв. интересы Российской империи настоятельно требовали ускоренного экономического развития ее восточных территорий. В правительственных кругах в это время уже четко обозначилось понимание того факта, что закрепиться в Приамурье и Приморье и получить прямой выход в Азиатское пространство на одной военной силе вряд ли возможно. Политическая сила государства обнаружила жесткую зависимость от самодостаточности экономической системы, позволяющей опереться на собственные ресурсы, поэтому в модернизационной стратегии развития империи важное место отводилось восточным районам России с их высоким ресурсным потенциалом [1, с. 67].

В предстоящей задаче капитализации Сибири главную роль было призвано сыграть транспортное строительство: прокладка железных дорог создавала условия для промышленной революции в других отраслях [2, с. 217]. Сооружение Транссибирской магистрали, прочно связавшей азиатскую часть империи с европейской, стало первым значительным шагом в достижении данной цели. Однако внешнеполитическая миссия магистрали по укреплению восточных рубежей империи несколько не уступала ее экономическому значению связующего звена между основными центрами Сибири и мировым рынком. Стратегическое значение железных дорог и необходимость их финансовой поддержки государством инициаторы железнодорожного строительства в Сибири хорошо понимали задолго до Высочайшего рескрипта Александра III, повелевшего приступить к сооружению Транссибирской магистрали: А.А. Головачев в своем труде «История железнодорожного дела в России», опубликованном в 1881 г., указывал на необходимость «прямой заботы государства» о сооружении этих стратегических объектов [3, с. 122]. По мнению исследователей, сооружения Транссибирской магистрали потребовали в первую очередь военно-стратегические интересы империи на Дальнем Востоке, и главные доводы обоснования ее строительства формировались вне связи с объективными задачами экономического развития Сибири [4, с. 45; 5, с. 191].

Забайкальская экономика, в целом копируя «траекторию» экономического развития Сибири, значительно отставала от других сибирских территорий. Регион с четко обозначенной сырьевой направленностью,

законсервировавшимися феодальными традициями купеческой монополии в торговле, широким использованием штрафной колонизации в добыче полезных ископаемых и примитивным промышленным производством развивался как горнопромышленный цех России [6, с. 18]. Эволюция прочих отраслей промышленности запаздывала: местная буржуазия не спешила отказаться от быстрых денег, которые приносили торговля и золотодобыча. Обрабатывающая промышленность в общей промышленной структуре занимала незначительное место, даже в 1880 – 90 - е гг., отвлекая на себя лишь от 5 до 17 % капиталов. В среднем на одно предприятие Забайкалья приходилось 2,5 рабочих и 2146 руб. производства (в России соответственно 62 и 79 тыс. руб.) [7, с. 155]. При таком положении дел регион вряд ли мог справиться с предназначавшейся ему ролью промышленного плацдарма для утверждения России в Центральной Азии, понимание которой видно в статьях - отчетах военных агентов России, оценивавших Забайкалье как основную базу будущих военных действий против Китая<sup>1</sup>. Но отсутствие надежных путей сообщения для беспрепятственного продвижения войск делало природу даже более грозным соперником, чем предполагаемого неприятеля. Поэтому задача формирования надежной транспортной инфраструктуры оказалась в регионе в ряду первостепенных.

Надо отдать должное местной власти в Забайкалье: она отчетливо представляла себе истинное назначение будущей железнодорожной магистрали. В сохранившихся в архивах ходатайствах Верхнеудинской городской думы перед Приамурским генерал-губернатором А.Н. Корфом и Министерством путей сообщения еще в 1887 г., задолго до проведения трассы, приводятся аргументы городской власти в пользу предлагаемой ею траектории через город: «...При проведении железной дороги через Верхнеудинск Правительство в случае экстренной усиленной перевозки войск, фуража и других казенных транспортов может пользоваться кроме железнодорожного пути и параллельным ему от Иркутска до Верхнеудинска водяным путем [...]. При неотложности постройки Сибирских железных дорог **для стратегических целей** (выделено нами. – Л.К.) постройка Забайкальской ветви могла бы быть начата в первое время для скорейшего пользования дорогою от Г. Верхнеудинска, так как водяной путь между Иркутском и Верхнеудинском открыт в течение полугода, с конца апреля по ноябрь»<sup>2</sup>.

Аргументы оказались убедительными. Вероятность столкновения с Японией, претендовавшей на роль лидера в Азиатско-Тихоокеанском регионе и стремительно наращивавшей военный потенциал, скорректировала траекторию, темпы и цели сооружения Транссибирской магистрали. Экономическими соображениями выбора трассы, предполагавшими

---

<sup>1</sup> Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. XLVIII. СПб., 1891. С. 139–140.

<sup>2</sup> ГАРБ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 577. Л. 3.

максимальную выгоду от ее коммерческой деятельности, пришлось пожертвовать ради внешнеполитической безопасности [8, с. 12]. В результате даже на фоне общей недостаточной провозо-пропускной мощности Транссибирской магистрали и крайне низких скоростей движения поездов Забайкальский участок, обслуживавший в основном потребности военного ведомства и свои собственные, выделялся нерентабельностью. Существовая большей частью за счет казны, он, по подсчетам его начальника Ф. Кнорринга, давал около 9 руб. убытка на каждую пудо-версту [9, с. 197–199]. Однако при обсуждении проектов строительства новых железных дорог в Сибири их возможная убыточность предусматривалась. В Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России отмечалось: «Необходимо... строго разграничивать сферу железнодорожной политики от сферы практики железнодорожного хозяйства, заранее признать возможность отнесения части расходов на содержание дорог, построенным по соображениям стратегическим и политическим» [10, с. 162].

Хотя Транссибирская железнодорожная магистраль стала той нитью, «ухватившись за которую сибирская экономика стала быстро подтягиваться к общероссийскому уровню» [11, с. 44], первоначально она никак не способствовала трансформации забайкальского экономического пространства. Как и во всей Сибири, быстрый рост получили лишь отрасли, которые не создавали конкуренции европейской России и углубляли специализацию области как сырьевого придатка: по переработке сельхозсырья (мукомольная, кожевенная) и по производству строительных материалов (цементная, кирпичная и лесопильная). В тех отраслях, которые содействовали бы формированию промышленного комплекса, Забайкалье проиграло конкурентную борьбу не только европейской России, но и другим районам Сибири. С проведением железной дороги сюда хлынул поток товаров более дешевых, чем могла предложить местная промышленность. Тенденция снижения производства проявилась уже в 1900 г., когда железная дорога только начала действовать: объем производства местной промышленности в области уменьшился на 615667 руб.<sup>1</sup>

Историческим фактором, ускорившим индустриализацию Забайкалья, стал военный. Перед лицом экстремальных военно-политических обстоятельств Россия всегда искала возможности создания многовариантной системы транспортных выходов [8, с. 3]. В данном контексте роль этих обстоятельств сыграли русско-японская и первая мировая войны.

Неудачно окончившаяся русско-японская война наглядно продемонстрировала слабость экономического развития восточных рубежей империи. Поэтому усиление промышленной мощи Забайкалья, являвшегося связующим звеном между Монголией, Китаем, российским Дальним Востоком и центральной Россией, вошло в число наиважнейших задач правительства. Регион, ранее рассматривавшийся как сырьевой придаток

---

<sup>1</sup> Обзор Забайкальской области за 1901 год. Чита, 1902. С. 9.

огромной империи, стал формироваться как «точка экономического роста», зона развития не только добывающей, но и обрабатывающей промышленности. Начавшаяся в 1901 г. добыча каменного угля уже в 1905–1907 гг. увеличилась более чем в три раза. Только на Танхойских копях в 1907 г. было добыто более 5 млн. пудов [12, с. 31; 13, с. 136]. Новое месторождение Тарбагатайских и Холярдинских копей, где мощность угольных пластов достигала миллиарды пудов, обещало рост производительности и относительно низкую себестоимость будущего машиностроительного завода. Богатые залежами слюды, асбеста, меди, железа окрестности Верхнеудинска усиливали его перспективы промышленного центра. Забайкалье предметно готовилось к роли военно-стратегического и торгово-промышленного плацдарма, который мог быть дополнительно укреплен высокой плотностью населения (в Верхнеудинском уезде и примыкающих к нему территориях Селенгинского и Баргузинского уездов сосредоточивалась треть населения Забайкалья) и обилием прилегающих плодородных земель, которые при хорошем урожае реально превращали Верхнеудинск в региональный «склад» запасов для мясной и хлебной торговли.

В работе совещаний о развитии путей сообщения в Сибири, проводившихся у Иркутского генерал-губернатора, стал настойчиво обсуждаться вопрос о проведении Кяхтинской ветки железной дороги – от приграничной Кяхты до Транссибирской магистрали с перспективой проведения ее через Монголию до Пекина<sup>1</sup>. Проведение ветки могло значительно усилить позиции российского капитала на монгольском рынке: предполагалась не только успешная конкуренция с другими странами в экспорте в Монголию мануфактуры, которая утратила здесь свое положение после падения ввоза чая через Кяхту, но и полное вытеснение с монгольского рынка мануфактуры нероссийского производства, последующее установление монополии на ввоз металлоизделий и домашней утвари, а также прочное обоснование там русских золотопромышленников. Авторы экономической записки о значении Кяхтинской дороги отвели ей роль соединительного звена России с монгольским рынком и средства выхода монгольских товаров на Сибирскую магистраль [14, с. 56, 68, 71, 75].

Опасения противников проведения Кяхтинской ветки, полагавших, что она станет подарком Китаю, который использует ее для колонизации Сибири мирным (а впоследствии и военным) способом [15, с. 198], отступили перед мнением специалистов, изучавших Монголию «в военно-научном и военно-стратегическом отношении» и настоятельно рекомендовавших «немедленно, не теряя времени восстановить свое экономическое влияние на монгол», для чего в первую очередь требовалось «скорейшее соединение рельсами г. Кяхты с одной из станций Забайкальской дороги» с тем, чтобы продолжить ее по Монголии до г. Урги как началу магистрали на Калган, что позволит

---

<sup>1</sup> ГАРБ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2256. Л. 49–51.

«чрезвычайно улучшить наше экономическое положение в Монголии» и «убить китайскую торговлю»<sup>1</sup>. Эти намерения имели куда более далеко идущие цели, чем нейтрализация экономического конкурента. Китай, чья неудачная попытка колонизации северо-востока Монголии, предпринятая с подачи японской дипломатии, не остановила его в стремлении ослабить влияние России в Монголии, интенсифицировал железнодорожное строительство для достижения стратегических целей, что потребовало от России «симметричного» ответа, тем более что российско-китайское соперничество не исключало широкомасштабных военных действий на территории Монголии.

Предлагалось два основных проекта траектории соединения Кяхтинской ветки с Транссибирской магистралью: Мысовая – Кяхта и Верхнеудинск – Кяхта. Главным козырем сторонников Мысовского направления была краткость предложенной траектории по сравнению с Верхнеудинской, превосходившей ее по протяженности вдвое. Однако краткостью маршрута преимущества Мысовской ветки и исчерпывались: прокладывать ее пришлось бы по территории с низкой плотностью населения и обширными пастбищами кочевников. При реализации военных целей в Монголии Верхнеудинский вариант, обнаруживший массу положительных моментов, был предпочтительней: город к этому времени реально выполнял функции центра промышленного района, в окрестностях которого работали цементные заводы и лесопильные предприятия, были обнаружены угольные месторождения и залежи сырья для развития металлургической промышленности. К тому же район отличался повышенной плотностью населения. Как указывалось в экономической записке о предполагаемой роли Кяхтинской ветки, контингент этого населения (семейские) «...служит залогом для экономического преуспевания края и является элементом, обеспечивающим железнодорожный путь от всяких неожиданностей во время войны» [14, с. 73].

Синьхайская революция и объявление Монголией независимости вызвали большой интерес в России, окончательно осознавшей важность Монголии для реализации российских политических и экономических интересов на Дальнем Востоке [16, с. 92]. Близкое соседство с Монголией сулило Забайкалью завидные перспективы не только транзитного пункта для всех идущих туда товаров, но и экономической базы для усиления влияния России на Востоке.

В дальнейшем военно-стратегические причины строительства железных дорог в Сибири уже определялись не столько межгосударственными противоречиями на Дальнем Востоке, сколько подготовкой царской России к первой мировой войне на европейских фронтах и необходимостью вывоза продуктов из Сибири для снабжения армии [2, с. 218]. Этим же определялись и проекты экономического усиления восточных регионов империи. С началом

---

<sup>1</sup> Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. XLVIII. СПб., 1913. С. 299, 300.

войны и угрозой потери индустриальных районов в европейской России самодержавие окончательно убедилось в необходимости ориентации на азиатский рынок, и официальный Петербург начал строить дальнейшие планы экономического усиления восточных территорий, в том числе и Забайкалья. В 1914 г. Государственная Дума приняла решение о проведении Кяхтинской железнодорожной ветки, которая должна была стать решающим шагом империи в экономическом «завоевании» Монголии и в значительной степени нейтрализации здесь китайского и британского влияния.

Итак, в конце XIX в. начался восточный колониальный передел мира, и Россия не могла упустить возможности поучаствовать в этом дележе [17, с. 31]. Отчетливо понимая, что в условиях обострения внешнеполитической ситуации на Дальнем Востоке необходимо форсировать транспортное строительство, она приступила к сооружению Транссибирской магистрали. Неудача в русско-японской войне актуализировала задачу создания на восточных рубежах империи промышленной базы для их усиления. Стратегия нейтрализации Китая, опасность приближения которого к границам России возрастала в процессе «окитаивания» Монголии, и защиты экономических интересов российского капитала потребовали от империи создания в Забайкалье экономического плацдарма для утверждения собственного экономического и политического влияния в Центральной Азии, первым шагом к чему стала проработка варианта соединения Транссибирской железнодорожной магистрали через Кяхту с линией, идущей через Монголию на Пекин. Угроза потери европейских рынков с началом первой мировой войны потребовала более решительных действий по экономическому укреплению Забайкалья и создания здесь «точки экономического роста».

В той мере, в какой развитие экономики переплеталось со стратегическими интересами государства, оно шло рука об руку с геополитикой, которая не только вносила в процессы наращивания национальной индустриальной мощи силовое измерение, но и в ряде случаев предвляла их, определяя важнейшие пространственные векторы экспансии [18, с. 286–287].

Планы развития экономической базы в Забайкальском регионе стали прямым следствием войн начала XX в., поставивших перед самодержавием задачи усиления своего влияния на Востоке. Сформировавшийся в российском правительстве в начале XX в. взгляд на роль и назначение Забайкалья как военно-стратегического и торгово-промышленного плацдарма для укрепления России в Центральной Азии, превратившийся в политические установки, способствовал активизации его хозяйственной жизни.

### **Литература**

1. Букин С.С. Сибирь в модернизационной стратегии России (конец XIX – начало XX в.) // С.С. Букин, В.И. Исаев, А.И. Тимошенко // Экономическая история Сибири XX века: Мат -лы Всерос. науч. конф. Ч. 1. – Барнаул: издательство Алтайского университета, 2006. – С. 66–73.

2. Баталова Т.И. Железнодорожное строительство на Алтае в начале XX в. / Т.И. Баталова // История Алтайского края. XVIII – XX вв. Науч. и докум. мат-лы. – Барнаул, 2005. – С. 216–225.

3. Гурьев В.И. Проблемы железнодорожного строительства в отечественной историографии (вторая половина XIX-начало XX века) / В.И. Гурьев // Проблемы отечественной истории. Вып. 13. – М.: Издательство РАГС, 2010. – С. 121–136.

4. Андреева Т.И. Военно-стратегический фактор железнодорожного строительства в Азиатской России в конце XIX – начале XX в. / Т.И. Андреева // Сибирь и войны XIX – XX веков: Тезисы Всерос. (с межд. участием) науч. конф., г. Новосибирск, 8–10 июня. 2014 г. – Новосибирск, Изд-во НГПУ, 2014. – С. 43–45.

5. Зиновьев В.П. Особенности перехода Сибири от аграрного общества к индустриальному / В.П. Зиновьев // Сибирское общество в контексте модернизации XVIII–XX вв.: Сб. мат-лов конф., Новосибирск, 22–23 сент. 2003 г. / под ред. В.А. Ламина. – Новосибирск, Новосибирский государственный университет, 2003. – С. 185–193.

6. Лаженцев В.Н. Структура и экономические связи Забайкальского хозяйства в дореволюционный период / В.Н. Лаженцев., А.А. Недещев // История экономического развития Забайкалья в конце XIX – начале XX века. Забайкальский краеведческий ежегодник. № 6. – Чита: Редакционно-издательский сектор Забайкальского филиала Географического общества СССР, 1972. – С. 3–28.

7. Соболев М. Добывающая и обрабатывающая промышленность Сибири / М. Соболев // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб.: изд. А.Ф. Девриена, 1908. – С. 141–168.

8. Ламин В.А. Императивы формирования Российской транспортной системы / В.А. Ламин // Императивы России в транспортную систему Восточной Азии: Сб. науч. статей. – Улан-Удэ: Издательско-полиграфический комплекс ФГОУ ВПО ВСГАКИ, 2008. – С. 3–32.

9. Кнорринг Ф. Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги / Ф. Кнорринг. – Иркутск: типо-литография П. Макушина и В. Посохина, 1910. – 212 с.

10. Баталова Т.И. Проблема дефицита в железнодорожной сети Азиатской России в конце XIX – начале XX в. / Т.И. Баталова // Экономическая история Сибири XX века. Мат-лы Всерос. науч. конф. Ч. 1. – Барнаул: издательство Алтайского университета, 2006. – С. 153–164.

11. Зиновьев В.П. Особенности становления индустриального общества в Сибири в XIX – начале XX вв. / В.П. Зиновьев // Проблемы истории, историографии и источниковедения России XIII–XX вв. – Томск: издательство ТГУ, 2003. – С. 35–48.

12. Берсенев Л.Ф. Экономическое развитие Забайкалья в период между двумя революциями (июнь 1907 – февраль 1917 г.) / Л.Ф. Берсенев // История экономического развития Забайкалья в конце XIX – начале XX века.



Забайкальский краеведческий ежегодник. № 6. – Чита: Редакционно-издательский сектор Забайкальского филиала Географического общества СССР, 1972. – С. 29–41.

13. Раднаев Б.Э. Развитие промышленности Забайкалья в период капитализма / Б.Э. Раднаев // Бурятия XVII – начала XX в. Экономика и социально-культурные процессы. – Новосибирск: Наука, 1989. – С. 132–144.

14. Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении /под ред. П.П. Червинского. – СПб.: Тип. Т-ва С. Суворина «Новое время», 1913. – 212 с. с прилож.

15. Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири: В 2 т. Материалы. Т. II / под ред. Виктора Попова. – Иркутск: Издание канцелярии Иркутского Генерал - Губернатора, 1908. – 479 с.

16. Старцев А.В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.) / А.В. Старцев. – Барнаул: Издательство Алтайского государственного университета, 2003. – 308 с.

17. Бойко В.П. Проектирование и начало строительства Транссибирской железнодорожной магистрали и ее влияние на экономику Сибири /В.П. Бойко // Хозяйственное и культурное развитие Урала и Сибири в XIX–XXI вв. Вып. 2. – Томск: Изд-во Том. гос. архит. - строит. ун-та, 2010. – С. 27–34.

18. Зубков К.И. «Континентальный» геополитический тренд в индустриальном развитии России начала XX в. / К.И. Зубков // Урал индустриальный: Бакунинские чтения: материалы Десятой юбилейной всерос. науч. конф., Екатеринбург, 27–28 сент. 2011 г.: В 2-х т. Т. 2. – Екатеринбург: УМЦ – УПИ, 2011. — С. 283–290.