

Copyright © 2020 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 58. Is. 4. pp. 2777-2789. 2020
DOI: 10.13187/bg.2020.4.2777
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Efforts of State Bodies to Develop Siberia during the Modernization of the Russian Empire (1892–1914)

Sergei T. Gaidin ^{a,*}, Galina A. Burmakina ^a, Ruslan V. Pavlyukevich ^a,
Tatyana G. Sheremetova ^a

^a Krasnoyarsk State Agrarian University, Russian Federation

Abstract

The article is concerned with the efforts of state bodies to economically develop Siberia. The work took place under the state's modernization policy aimed at transforming an agrarian country into an industrial power. Therefore, the mobilization capabilities of state government bodies for the settlement and development of Siberia depended on the success of its long-term financial and economic policy. The Ministry of Finance had been able to stabilize the financial system by converting the country's monetary system to gold parity, attracting foreign loans, and comprehensively using other budget replenishment sources. It promoted entrepreneurial activity, attracted foreign investments and technologies to Russia, and developed measures to destroy the peasant community, the existence of which hindered the country's modernization process.

Accumulating financial resources, developing industry and railway transport, the state began to construct the Siberian Railway and transfer the population from the European part of the country. Siberian Railway Committee used the planning principles in its work. It coordinated the efforts of various ministries and departments that made it possible to connect Siberia with the European part of the country and develop its economy under the all-Russian and international division. This created the conditions to accelerate the modernization process associated with the peasant community destruction and Stolypin's resettlement program. The state was interested in the creation of strong resettled peasant farms and considered the resettlers as a force capable to destroy the subsistence farming of the old residents.

The construction of the Siberian railway and resettlement population influx led to the traditional industries development in Siberia and the creation of new ones related to the maintenance of railway and water transport. The specialization of Siberian peasants in dairy farming made butter manufacturing a branch of export production activity. The economic development of Siberia made it possible to accelerate the modernization not only in the European part of the country but also in the Siberian region.

Keywords: modernization of the Russian Empire, Siberia, the Ministry of Finance, national projects, long-term government policy, interdepartmental governing body, planning principles, Siberian Railway.

1. Введение

До начала строительства Сибирской железной дороги Сибирь за исключением территорий, прилегающих к Уралу, представляла собой провинцию, не связанную в хозяйственном отношении с европейской частью страны. Ее ускоренное освоение и развитие было обусловлено началом строительства Великой Сибирской железной дороги.

* Corresponding author

E-mail addresses: gaydinsergey@rambler.ru (S.T. Gaidin), burmakinagalina@rambler.ru (G.A. Burmakina), autocrator@yandex.ru (R.V. Pavlyukevich), sheremetova1951@mail.ru (T.G. Sheremetova)

Для понимания политики государства в отношении Сибири целесообразно рассмотреть ее основные направления в России в целом, от успеха которых зависели мобилизационные возможности органов государственной власти для освоения окраин.

Государственная экономическая политика российского руководства в 90-е гг. XIX в. была направлена на проведение модернизации Российской империи с превращением крестьянской страны в индустриальную державу. Император Александр III считал, что государство может быть великим, сильным и конкурентоспособным только при развитии национальной промышленности и железнодорожного транспорта (Витте, 1991: 514).

Особая роль в разработке и реализации финансовой и экономической политики страны принадлежала Министерству финансов, в котором работали Отделы промышленности, торговли, торгового мореплавания, учебный, Департамент железнодорожных дел. Министру финансов подчинялись Государственный банк, Государственный дворянский земельный банк, Крестьянский поземельный банк и Монетный двор (Витте, 1912: 423-425).

Эффективность работы Министерства финансов в немалой степени зависела от деловых качеств его руководителей. В 1892–1903 гг. Министерство возглавлял С.Ю. Витте, а с 1904 по 1914 г. с небольшими перерывами – В.Н. Коковцев.

Реформированием российской деревни и организацией переселенческой политики в Сибирь занимались председатель Совета министров П.А. Столыпин (1906–1911 гг.) и главноуправляющий созданного в мае 1905 г. Главного управления землеустройства и земледелия (далее – ГУЗиЗ) А.В. Кривошеин. Значительный вклад в разработку концепции экономического развития страны внес ученый и сотрудник Министерства финансов Д.И. Менделеев и другие деятели.

2. Материалы и методы

В основу исследования легли опубликованные воспоминания министров финансов Российской империи С.Ю. Витте и В.Н. Коковцева, в которых показано, как государство осуществляло модернизацию страны и, опираясь на результаты экономической и финансовой политики, занималось освоением и развитием Сибири.

Немаловажное значение для исследования имеют «Лекции по развитию народного и государственного хозяйства», «Лекции о государственном хозяйстве России», которые С.Ю. Витте читал в 1901–1902 гг. Его Императорскому Высочеству великому князю Михаилу Александровичу. Их можно рассматривать как своеобразный отчет Министерства финансов перед императорской фамилией для обеспечения преемственности и последовательности в политике государства.

Лекции дают возможность понять теоретические представления, которыми министр руководствовался при проведении государственной экономической и финансовой политики, и получить из первых рук статистические данные, которые доводились до императоров Александра III и Николая II.

В трудах Д.И. Менделеева мы находим рекомендации по проведению экономической и финансовой политики, которые могло учитывать Министерство финансов Российской империи.

Отчет о поездке председателя Совета министров П.А. Столыпина и главноуправляющего Главным управлением земледелия и землеустройства (ГУЗиЗ) А.В. Кривошеина в Сибирь позволяет понять цели, задачи, основные направления и результаты проводимой государством переселенческой политики, которая являлась составной частью процесса российской модернизации.

Методологической основой исследования является теория модернизации применительно к особенностям России и Сибири, с большими отличиями между центром и периферией. По мнению академика В.В. Алексеева, при изучении процессов в Сибирском регионе необходимо учитывать ее фронтальный характер (Алексеев, 2017). Инструментальной основой исследования стала совокупность общенаучных и конкретно-исторических методов: историко-хронологического, историко-сравнительного, историко-типологического и др.

3. Обсуждение

Академик В.В. Алексеев считал, что государственная власть Российской империи выступила ведущим актором модернизации, взяв под свой контроль аккумуляцию капитала, перераспределение его в приоритетные отрасли экономики, обеспечение интенсивного роста фабрично-заводской промышленности (Алексеев, 2015: 11, 14).

По утверждению исследователя экономической истории России И.И. Малюшина, реформы имели характер непрерывного воздействия государства на хозяйственную жизнь страны за счет разработки и реализации долгосрочной экономической политики (Малюшин, 2015: 371).

Историк М.А. Давыдов считал, что преобразования, проведенные под руководством С.Ю. Витте, позволили не только сократить отставание России от индустриально развитых стран, но и создать условия для реформирования П.А. Столыпиным аграрного сектора страны. Поэтому он пишет о непрерывном характере «модернизации Витте С.Ю. – Столыпина П.А.» (Давыдов, 2017: 115).

Д.Н. Беянин квалифицирует столыпинскую переселенческую политику как национальный проект, реализация которого дала мощный импульс развитию производительных сил Сибири в составе единого экономического пространства Российской империи (Беянин, 2008: 108).

Сотрудники Института экономики УрО РАН С.Г. Важенин и В.В. Сухих считают, что меры государства по экономической интеграции Сибири в рассматриваемый период сохраняют свою актуальность и представляют интерес для современных чиновников и бизнесменов (Важенин, Сухих, 2015: 165).

4. Результаты

В связи с тем, что на Министерстве финансов лежала ответственность за хозяйственное развитие Российской империи, от представлений и деятельности его руководителей в немалой степени зависел успех финансовой, промышленной и торговой политики государства.

На протяжении длительного времени проведение политики модернизации России и хозяйственного освоения Сибири было связано с деятельностью С.Ю. Витте, которого император Александр III в феврале 1892 г. назначил на должность министра путей сообщения и поручил ему строительство Сибирской железной дороги. Новый министр к тому времени имел большой опыт управленческой работы на железнодорожном транспорте.

Не исключено, что отсутствие у государства финансовых средств для строительства новой дороги после неурожайного 1891 г. побудило императора назначить вскоре энергичного министра путей сообщения на должность министра финансов и возложить на него ответственность за поиск финансовых средств для строительства железных дорог и развития промышленности. С.Ю. Витте считал, что в условиях догоняющего характера российской модернизации при разработке финансовой и экономической политики необходимо извлекать уроки из мировой практики (Витте, 1912: 33).

Несмотря на то, что министр довольно скептически относился к деятельности предшествовавших ему министров финансов – Н.Х. Бунге (май 1881 г. – декабрь 1886 г.) и особенно И.А. Вышнеградского (январь 1887 г. – август 1892 г.), он, безусловно, опирался на их наработки. Н.Х. Бунге немало сделал для развития промышленности и торговли, сохранения покровительственных тарифов для российских предпринимателей, переселения малоземельных крестьян на казенные земли, постепенного отказа от выпуска бумажных денег (Степанов, 1998: 110, 135, 185, 194, 196).

И.А. Вышнеградский продолжил политику предшественника по увеличению экспорта зерна, выкупу частных железных дорог, подготовке к переходу на золотой рубль (Кузнецов, 2014).

Определенное влияние на С.Ю. Витте имел Д.И. Менделеев, которого знают как химика, физика, метролога, автора периодического закона химических элементов, но он считал себя, прежде всего, экономистом. В разные годы он был членом Совета торговли и мануфактур Министерства финансов, членом различных его комиссий по развитию промышленности, в 1893 г. возглавил Главную палату мер и весов.

По поручению И.А. Вышнеградского Д.И. Менделеев произвел анализ таможенной политики России с точки зрения создания условий для ее промышленного развития. По его утверждению, сделанный им в Министерстве финансов доклад по тарифам был воспринят С.Ю. Витте и другими сотрудниками Министерства в качестве программы развития российской промышленности.

Если излагать взгляды Д.И. Менделеева на развитие промышленности в тезисной форме, то следует выделить идею автора, что сельское хозяйство дает населению продукты питания, но не обеспечивает благополучия, которое создается трудом в промышленном производстве с большой добавленной стоимостью. Россия, вывозящая продовольственное и необработанное промышленное сырье, является приложением европейской экономики (Менделеев, 1952: 352).

По его мнению, Министерство финансов должно было использовать тарифную политику для поддержки национальной промышленности и перехода России к экспорту продуктов технической переработки сырья (Менделеев, 1950: 276). Привлечение в промышленность иностранных капиталов и предпринимателей могло дать импульс развитию России за счет получения зарубежных технологий, выпуска необходимой для российских потребителей продукции, получения государством доходов от обложения иностранных предпринимателей (Менделеев, 1950: 194, 196-197, 346). Д.И. Менделеев говорил о необходимости изучения природных ресурсов страны и ее окраин, чтобы иметь возможность вовлекать их в хозяйственный оборот.

В 1895 г. в письме на имя министра финансов Д.И. Менделеев писал, что при переходе России к индустриальному типу развития Министерство должно было планомерно развивать промышленное производство и согласовывать развитие промышленности с развитием всей хозяйственной деятельности страны. Для выполнения этой функции оно должно было иметь информацию о состоянии всего народного хозяйства и необходимые для этого полномочия. Д.И. Менделеев утверждал, что при решении вопросов, связанных с промышленным производством, с его взглядами считались в Министерстве финансов.

Таким образом, большинство преобразований, осуществленных С.Ю. Витте в должности министра финансов, имели свою историю. Но в чрезвычайных условиях, вызванных неурожаем и

голодом 1891–1892 гг., министр получил от Александра III экстраординарные полномочия, которые он использовал для практической реализации обсуждаемых в Министерстве финансов и российском обществе взглядов на восстановление финансовой системы страны, развитие железнодорожного транспорта, промышленности, хозяйственное освоение Сибири.

Пользуясь тем, что министру финансов подчинялся Государственный банк, он провел ограниченную эмиссию денежной массы. Важнейшим источником пополнения бюджета стало введение в 1894 г. государственной монополии винной торговли, которая позволила не только сократить потребление алкоголя в стране, но и дать в бюджет в последующие пять лет дополнительно 47,5 млн руб. (Витте, 1912: 498).

В сложной финансовой ситуации в России, которая усугублялась обращением бумажных денег, министры финансов Н.Х. Бунге и И.А. Вышнеградский готовились к переводу денежной системы на металлическое обращение, основанное на золоте, но они опасались противодействия населения проведению реформы. С.Ю. Витте же, заручившись поддержкой императора, в начале 1897 г. сумел ее быстро провести, что позволило России укрепить рубль и получить доступ к иностранным кредитам. Он доказывал своим оппонентам, что ни одна европейская страна не смогла обойтись в своем развитии без иностранных заимствований. На основании успешного проведения денежной реформы министр финансов сделал вывод, что радикальные преобразования нужно проводить быстро, чтобы они не были сорваны противодействием слоев общества с разнонаправленными интересами (Витте, 1991: 360).

В.Н. Коковцев, который в 1896–1902 гг. был товарищем или заместителем министра финансов, а затем на протяжении десяти лет возглавлял Министерство финансов, писал, что время подтвердило правильность принятых тогда решений. Доходы от винной монополии и казенных железных дорог в 1904 г. составили 586,9 млн руб., а в 1913 г. выросли до 828,5 млн руб. Условием стабильности финансовой системы, по его мнению, стал выпуск Государственным банком России денег, полностью обеспеченных золотым запасом (Коковцев, 1991: 439, 440).

Деятельность Министерства финансов позволила не только восстановить финансовую систему страны, но и обеспечить профицит государственного бюджета, что дало возможность возобновить в России приостановленное в конце 1870-х гг. строительство железных дорог.

На критику оппонентов о чрезмерном «увлечении» железными дорогами министр финансов отвечал, что их строительство создает условия для освоения всей территории страны и является условием ее экономического развития. Железнодорожный транспорт России к началу XX в. превратился в крупное промышленное предприятие, в котором было занято более 400 тысяч человек, насчитывалось 11500 паровозов и 270 тысяч вагонов. Его развитие обусловило развитие металлургической, угольной, лесной, химической, машиностроительной промышленности. Россия наладила собственное производство паровозов и вагонов (Витте, 1912: 344).

Витте С.Ю. был сторонником привлечения в Россию иностранных средств, специалистов и технологий, а также продолжения начатой при предыдущих министрах финансов покровительственной политики государства по защите российских производителей от конкуренции со стороны продукции иностранного производства.

По утверждению современных экономистов, государство в годы нахождения С.Ю. Витте на должности министра финансов активно стимулировало индустриальное развитие России за счет перераспределения финансовых средств в пользу приоритетных отраслей промышленности и предприятий оборонного характера (Волков, 2007: 80). Министерство финансов делало взносы в уставной капитал создаваемых в России коммерческих банков, что давало ему возможность вводить в их правления своих сотрудников и влиять на кредитную политику (Буфетова, 2017: 50, 52).

Министр финансов считал необходимым отказаться от введенного после отмены крепостного права закрепления наделной земли крестьян за общинами, с наложением на них коллективной ответственности за уплату налогов. Из-за роста численности населения на общинных землях складывалось аграрное перенаселение, сокращался размер надела на мужскую душу, соответственно, падали доходы крестьян и государства. В октябре 1898 г. в письме императору он утверждал, что почти половина российских крестьян прозябает в нищете и не может в полном объеме платить налоги (Витте, 1991: 531).

По мнению министра финансов, государство должно было начать планомерную работу по выводу крестьянских хозяйств из общины и предоставлению им возможности работать на своей земле, заботясь о повышении собственного благополучия. Избыточное население, по его мнению, нужно было направить на работу в промышленность и транспорт, на освоение слабозаселенных территорий страны. В этих условиях Сибирь с гигантскими земельными ресурсами могла бы стать местом приложения сил миллионов переселенцев из европейской части страны. Если в европейской части плотность населения составляла 22,2 человека на 1 квадратную версту, то в Сибири, где в конце XIX в. проживало около 6 млн человек из 129-миллионного населения страны, она не превышала 0,5 человека на квадратную версту (Брюханова, 2013: 67-69).

Восстановление финансовой системы в России, развитие ее промышленности и транспорта позволило Министерству финансов перейти к развитию окраин и вовлечению их в общее

экономическое развитие Российской империи. С.Ю. Витте в бытность его министром финансов на основе осмысления предшествующей переселенческой политики государства сформулировал идеи, которые были положены в основу государственной политики по хозяйственному освоению Сибири.

Он видел в прокладке Сибирской железной дороги не только ключ к освоению зауральских территорий, но и сопоставимый по значимости с Суэцким каналом транзитный путь мирового значения, соединявший Японию с Россией и Европой. Строительство дороги создавало условия для формирования сибирского рынка и участия Сибири в общероссийском и международном разделении труда. В силу этого, по мнению министра, не надо было делать ставку на получение немедленной прибыли от затрат на железнодорожное и другое транспортное строительство, их нужно было рассматривать как государственные вложения в развитие региона (Витте, 1912: 56).

Для ускорения окупаемости капиталовложений государство должно было организовать массовое переселение крестьян в Сибирь и создать условия для их обустройства на новых местах. Развитие сельскохозяйственного производства в Сибири должно было обеспечить доход в казну с земельных платежей переселенцев и реализации произведенной ими продукции.

Прокладка железной дороги должна была дать импульс развитию в магистральной зоне старых и возникновению новых видов промышленных производств, связанных с обслуживанием подвижного состава, добычей каменного угля, эксплуатацией путей.

Министр финансов рассчитывал на ускоренное развитие в Сибири частной золотой промышленности, доходы от которой занимали важное место в формировании государственного бюджета, на привлечение иностранного капитала к разработке золотых месторождений в Сибири и на Дальнем Востоке (Витте, 1991: 256).

Взгляды С.Ю. Витте на развитие Сибири и ее интеграцию в российскую экономику были прагматичными. Однако их реализация представляла собой сложный процесс, требовавший быстрых и адекватных действий по согласованию интересов государства, предпринимателей Сибири и европейской части страны.

Практика прокладки в 1882–1885 гг. Обь-Енисейского канала показала, что для планирования и проведения всего комплекса работ необходимо создание специализированных управленческих структур, объединяющих усилия различных министерств и ведомств.

Поэтому в 1893 г. для постройки железнодорожной магистрали был создан Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД) во главе с цесаревичем Николаем. Управляющим делами Комитета был назначен А.Н. Куломзин, на которого также была возложена ответственность за прием и устройство переселенцев в Сибири. Он находился на этой должности до 1905 г. и одновременно, вплоть до 1902 г., являлся управляющим делами Комитета министров Российской империи. Это позволяло оперативно на уровне государственных министерств и ведомств решать проблемы, возникавшие в процессе строительства Великого Сибирского пути и организации переселенческой деятельности (Соловьев, 2016). Историк С.К. Канн квалифицировал строительство Сибирской железной дороги как реализацию национального проекта (Канн, 2008).

В июне 1893 г. по решению КСЖД для проведения строительных работ в составе Министерства путей сообщения было образовано Управление по сооружению Сибирской железной дороги. Оно занималось планированием и финансированием строительных работ, привлечением рабочей силы, доставкой всего необходимого к местам строительства. По состоянию на 1903 г. на строительстве Сибирской железной дороги было перемещено свыше 100 млн кубометров земли, уложено свыше 12 млн шпал и около 1 млн тонн рельсов. В пик строительства в работах участвовало около 90 тысяч постоянных и временных рабочих (Тимофеев, 2017: 57).

Комитет Сибирской железной дороги был государственным межведомственным органом, в состав которого входили министры финансов, путей сообщения, государственных имуществ, внутренних дел, военный министр и государственный контролер. Он занимался согласованием действий различных министерств в области комплексного изучения природно-климатических условий и ресурсов Сибири, разбивки строительства дороги на технологические участки, выделения финансовых средств, формирования транспортной системы, включавшей в себя сухопутный, речной и морской виды транспорта.

Историк А.В. Ремнев считал КСЖД временным по характеру, но высшим, по сути, специализированным государственным органом по выработке правительственной политики в отношении Сибири (Ремнев, 2009). По мнению историков А.К. Кириллова, Г.А. Ноздрина и Л.Б. Уса, государство в рамках одной властной структуры обеспечило комплексный подход к развитию и освоению региона (Ус, 2006).

Одновременно со строительством Сибирской железной дороги Министерство финансов прорабатывало вопрос об освоении Северного морского пути. За тридцать лет после успешного вывоза на европейский рынок в 1874–1876 гг. пушнины, графита, древесины, муки сибирские купцы предприняли 122 попытки торговли через Северный морской путь, из которых 75 оказались успешными (Ламин, 2009).

Министр финансов Российской империи считал, что государство должно было содействовать северным перевозкам под российским государственным контролем. Но торговля с иностранными

государствами на иностранных судах, по его мнению, была чревата для России усилением иностранного влияния в Сибирском регионе, обострением противоречий между интересами государства и сибирских предпринимателей, развитием сибирского сепаратизма (Важенин, Сухих, 2015: 167, 169).

Министерством были выделены средства на проведение в 1894–1908 гг. гидрографических исследований в северных морях экспедициями А.И. Вилькицкого и адмирала С.О. Макарова. В 1899 г. на Мурманском побережье был построен незамерзающий порт Александровск. Для проводки судов Северным морским путем в 1898 г. был приобретен ледокол «Ермак», однако его мощности оказалось недостаточно, чтобы летом 1900 г. преодолеть льды на пути к устью Енисея. Поэтому государство, не ослабляя работ по освоению Северного морского пути, сконцентрировало основное внимание на строительстве Сибирской железной дороги.

Комиссия по устройству переселенцев в Сибири, которую возглавлял управляющим делами Комитета Сибирской железной дороги А.Н. Куломзин, рассматривала организацию переселенческой работы как составную часть плана, нацеленного на достижение экономической окупаемости дороги и обеспечение развития Сибири. Масштабы колонизационного движения на восток были согласованы с темпами строительства Сибирской железной дороги.

Летом 1896 г. А.Н. Куломзин произвел личную проверку результатов работы возглавляемой им Комиссии по устройству переселенцев, посетив 135 переселенческих поселков, в которых общался с переселенцами и чиновниками, отвечавшими за их обустройство (Канн, 2014: 219).

Как показала проверка, рост переселенческого движения требовал создания специального государственного органа, отвечавшего за решение всего комплекса проблем, связанных с выдачей разрешений на переселение, организацией перевозки переселенцев, их приемом и размещением в Сибири, оказанием им материальной помощи, содействием в приобретении строительных материалов, скота, сельскохозяйственного инвентаря. С этой целью в 1896 г. в Министерстве внутренних дел было учреждено Переселенческое управление, которое в 1896–1902 гг. возглавлял В.И. Гиппиус, в 1902–1905 гг. – А.В. Кривошеин, а с осени 1905 г. в течение десяти лет – Г.В. Глинка.

Об успешности государственной переселенческой политики, проводимой Комиссией по устройству переселенцев, а затем Переселенческим управлением МВД, свидетельствуют данные Челябинского переселенческого пункта, согласно которым в 1893–1903 гг. в Сибирь переместилось около миллиона человек (Тимофеев, 2017: 60).

Однако Министерство финансов столкнулось с тем, что рост производства и увеличение вывоза хлеба из Сибири приводит к разорению его производителей и хлеботорговцев в европейской части страны, которые не выдерживали конкуренции с дешевой сибирской продукцией. Поэтому Министерство финансов разработало и представило на заседании Комитета министров в январе 1894 г. проект строительства казенной железной дороги в обход старых зерновых рынков от г. Перми до впадения реки Вычегды в Северную Двину с последующей доставкой зерна в порт Александровск. Проект был одобрен, и ответственность за прокладку новой железной дороги возложена на Управление по сооружению Сибирской железной дороги.

Но в годы ее строительства в ряде губерний европейской части страны на грани разорения оказались до 80 % помещичьих хозяйств. В целях их спасения правительство в 1896 г. ввело Челябинский тарифный перелом, который привел к удорожанию стоимости сибирского зерна на 30 % и лишил сибиряков конкурентных преимуществ.

Однако доктор исторических наук А.А. Николаев считает, что традиционная трактовка причин введения челябинского тарифа не соответствует действительности. По его мнению, введение повышающего тарифа было не столько способом защиты зернового хозяйства европейской части страны, сколько инструментом государственной политики по перепрофилированию сельского хозяйства Сибири с зерновой специализации на молочную в целях развития товарного маслоделия. Сибирское зерно должно было направляться на фуражные потребности сибирского животноводства.

Доказательством эффективности этой политики служит изменение соотношения полеводства и животноводства Сибири в валовой и товарной продукции сельского хозяйства, достигнутое в предвоенный период. Если в валовой продукции доля животноводства к 1913 г. составляла 29 %, а полеводства – 71 %, то в товарной части, наоборот, 72 % приходилось на долю продукции животноводства и только 28 % – на долю продукции полеводства (Николаев, 2016: 39).

Государство поддержало создание сибирскими крестьянами маслодельческих кооперативов. В 1901 г. оно выделило кредит Союзу сибирских маслодельных артелей, который, благодаря государственной поддержке, сумел увеличить численность артелей и кооперативов к концу императорского периода почти до трех тысяч (Казаков, 2016: 105).

В Сибири были открыты три государственных школы по обучению маслоделов, введены должности 143 государственных инструкторов по маслоделию, государство приняло меры по производству вагонов-холодильников для транспортировки масла.

В результате принятия этих мер доля масла в вывозе сельскохозяйственной продукции из Сибири составила 64 %. Сибирское масло составило 60 % от российского и 16 % от мирового

экспорта животного масла. К тому же сибирские губернии стали поставщиками кож на российский и мировой рынок (Николаев, 2016: 38).

Анализ деятельности Министерства финансов Российской империи в 1892–1903 гг. позволяет сделать вывод о том, что для нее был характерен комплексный подход к развитию финансовой, транспортной, промышленной сфер и торговой деятельности государства на долговременной основе. Государство использовало практику планирования работ, объединения усилий министерств и ведомств, предпринимателей и государства в экономическом развитии страны. Это позволило стабилизировать за 1892–1903 гг. финансовую систему страны, построить Сибирскую железную дорогу и в два раза увеличить протяженность железнодорожных путей России, в три раза увеличить объем ее промышленного производства.

В результате целенаправленной государственной политики Сибирь превратилась в одну из основных житниц России и экспортера сливочного масла. На ее территории были созданы железнодорожная, угольная, лесная, графитовая промышленность, черная и цветная металлургия, значительное развитие получила золотая промышленность (Шиловский, 2009: 177-178). Принятые государством меры по освоению Северного морского пути положили начало российской транспортной, экономической и торговой политике в полярной зоне.

Новый глава Министерства финансов А.К. Коковцев считал, что в переломный период в истории России нужно сохранить созданную в предыдущие годы финансовую систему, которая обеспечивала устойчивый доход государства (Коковцев, 1991: 431, 437).

Однако политические потрясения 1905–1907 гг. вынудили государственную власть России безотлагательно начать самую болезненную стадию модернизационного процесса, а именно ломку социально-экономических отношений в российской деревне, сложившихся после отмены крепостного права. Было очевидно, что общинный образ жизни в нестабильной политической ситуации в стране толкает общинников на совместные действия против власти. Поэтому, руководствуясь политическими и экономическими соображениями, правительство после вступления П.А. Столыпина на должность председателя Совета министров провозгласило курс на ускоренное разрушение общины, перевод общинных земель в частную собственность и переселение избыточного населения на многоземельные окраины страны.

По мнению А.К. Коковцева, насаждение П.А. Столыпиным мелкой частной собственности на землю способствовало развитию крестьянской инициативы, увеличению государственного бюджета России и созданию благоприятных условий для развития российской промышленности (Коковцев, 1991: 427, 429.443).

Однако распад общинной формы организации хозяйственной деятельности происходил очень болезненно, сопровождаясь ломкой традиционного образа жизни, разорением крестьян, не сумевших хозяйствовать в новых условиях, дифференциацией единого прежде крестьянства.

Столыпинская аграрная реформа, начатая в конце 1905 г., стала новым этапом в организации переселенческой политики. Для ее проведения в 1906 г. было создано Главное управление земледелия и землеустройства (ГУЗиЗ), в состав которого МВД передало Переселенческое управление и отделы, отвечавшие за землеустройство.

В 1910 г. председатель Совета министров П.А. Столыпин и главноуправляющий ГУЗиЗ А.В. Кривошеин провели инспекционную поездку в Сибирь для проверки результатов переселения в 1906–1909 гг. крестьян из европейской части страны в Сибирь. Они проехали по четырем сибирским губерниям и областям, шести уездам Сибири и Степного края, лесостепной полосе Западной Сибири и Мариинской тайге на границе с Енисейской губернией.

В своем отчете о поездке высшие государственные чиновники писали, что переселение избыточного населения в Сибирь было необходимо для снижения уровня аграрного перенаселения в европейской части страны, освоения восточных территорий, вовлечения их в общую экономическую жизнь Российской империи, повышения безопасности ее границ (Записка председателя Совета министров, 1910).

Они были убеждены в том, что хозяйственное освоение Сибири превратит ее в мощный источник доходов для государства. Для этого нужно было вовлечь в хозяйственный оборот сибирские земли, помочь переселенцам создать крепкое хозяйство, чтобы они могли жить для себя и платить налоги государству.

Интересно, что на переселенцев глава правительства и руководитель ГУЗиЗ смотрели как на силу, способную разрушить старый мир русских землепашцев и сибирских скотоводов с их натуральным хозяйством и подтолкнуть его к рыночным отношениям (Записка председателя Совета министров, 1910: 3, 19).

Статистические данные, которыми они оперировали в отчете, подтверждали правильность проводимой ими переселенческой политики, за пять лет после начала которой переселенцы освоили 1,5 млн десятин земли в европейской части страны и распахали 4 млн десятин в Сибири. При валовой доходности переселенческой десятины в 50 рублей они увеличили народное богатство страны на 200 млн руб. в год (Записка председателя Совета министров, 1910: 81-82, 84).

П.А. Столыпин и А.В. Кривошеин положительно оценили работу Переселенческого управления, которое представляло собой управленческую структуру, доказавшую свою эффективность и способность совершенствоваться и перестраивать работу в меняющихся условиях. Министры сравнили его по значению в освоении Сибири с работавшим на протяжении нескольких веков Сибирским приказом ([Записка председателя Совета министров, 1910: 6, 12](#)).

За пять лет до инспекторской поездки его штат вырос с 800 до 3000 человек, а предоставление кредитов по переселенческой смете увеличилось с 5 до 25 млн рублей. Сотрудники Управления ежегодно отводили по 350 тыс. душевых долей для размещения 700 тыс. человек обоего пола. Управлению удалось, используя вагоны пассажирского типа, улучшить перевозку переселенцев по железной дороге, увеличить скорость движения поездов и довести до сотни количество остановочных переселенческих пунктов.

Однако не все направления деятельности Переселенческого управления были одинаково оправданы и давали положительный результат. Крайне затратной оказалась его попытка обзавестись собственным флотом на сибирских реках, так как судовладельцы отказывались от убыточной для них перевозки переселенцев с их скарбом. П.А. Столыпин и А.В. Кривошеин высказались за необходимость увеличения государственных затрат на развитие созданных к тому времени казенных пароходств на Енисее, Ангаре, Лене и других реках. В качестве временной меры они предлагали управлению заключать долгосрочные договоры с судовладельцами с включением в них компенсационных оплат по переселенческой смете.

Не оправдала себя апробированная Переселенческим управлением практика передачи переселенческих участков под вырубку лесопромышленникам, которые должны были производить расчистку вырубленных ими делян, так как доходы от заготовки леса в удаленных от потребителей местах не покрывали затрат на раскорчевку. Тем не менее министры считали, что управлению нужно было найти способ до прихода переселенцев производить расчистку хотя бы одной десятины из надела.

Так как в условиях нехватки рабочих рук и финансовых средств управление не успевало прокладывать проселочные дороги, то министры считали, что их прокладкой могли бы заниматься сами переселенцы в случае предоставления им ссуд. А Переселенческому управлению лучше бы было сосредоточиться на строительстве сборных узкоколейных дорог в плотно заселенных переселенческих районах для доставки зерна к Сибирской железной дороге ([Записка председателя Совета министров, 1910: 7, 12, 14, 22, 27, 36-38, 48-49](#)).

Во время инспекционной поездки П.А. Столыпин и А.В. Кривошеин пришли к выводу о необходимости изменения созданной пять лет назад модели организации переселенческого дела, в соответствии с которой Переселенческое управление отводило в Сибири душевые наделы под заселение для каждой губернии европейской части страны и на них направлялись ходоки.

Но по мере заселения удобных для сельскохозяйственной деятельности территорий Западной Сибири эта модель стала давать сбои. Два года подряд перед инспекционной поездкой 70 % ходоков возвращались из Сибири, отказавшись брать выделенную землю, которая, по их мнению, требовала слишком высоких трудозатрат для разработки.

К лету 1910 г. в Западной Сибири скопилось около 700 тыс. самовольных переселенцев, требовавших предоставления им удобной земли. В Томской губернии насчитывалось более 200 тысяч переселенцев, которые не хотели ехать дальше на восток, где в совокупности было около 200 тыс. подготовленных для них долей ([Записка председателя Совета министров, 1910: 7, 29](#)).

Выход из сложившегося положения П.А. Столыпин и А.В. Кривошеин видели в сокращении земельных долей переселенцев на наиболее востребованных для переселения территориях Западной Сибири с положенных 15 до 12 десятин и введении здесь платы за землю, дифференцированной в зависимости от качества и удаленности наделов.

В свою очередь, переселенцы с ограниченными финансовыми возможностями могли бесплатно получать участки в невостребованном переселенческом фонде Средней, Восточной Сибири и Дальнего Востока. Побудить их к этому предполагалось за счет создания льготных условий для проезда на восточные территории и оказания денежной помощи для адаптации на новых местах ([Записка председателя Совета министров, 1910: 20, 32-34](#)).

Переселенцы предпочитали селиться здесь на привлекательных для них землях, отрезанных у старожилов после принятия 23 мая 1896 г. закона о поземельном устройстве крестьян и инородцев, живших на казенных сибирских землях губерний Енисейской, Иркутской и др. По этому документу размер душевого земельного надела для землепашества должен был составлять 15 десятин ([О главных основаниях, 1896](#)). Теперь министры предлагали ускорить изъятие отрезков у старожилов. На них только в Иркутской губернии Переселенческое управление могло выделить почти половину земельных долей, запланированных для всей губернии ([Записка Председателя Совета министров, 1910: 80, 86](#)).

Старожилы вынуждены были отдавать Переселенческому управлению часть используемых ими земель и покосов, превышавших норму. Под влиянием пришлого населения, предлагавшего свою рабочую силу, покупавшего скот и продукты питания, снимавшего жилье в аренду, они вынуждены были приспосабливаться к новым для них товарно-денежным отношениям.

Государству нужна была семья как обособленная хозяйственная ячейка, работавшая на себя, вступающая в товарно-денежные отношения и способная регулярно платить ему положенные налоги и подати. Для преодоления общинного коллективизма переселенцев из старорусских губерний П.А. Столыпин и А.В. Кривошеин предлагали выделять им по возможности земли для создания отрубов и хуторов. Чтобы Переселенческое управление успевало производить необходимые землеустроительные работы, они требовали увеличить численность межевых партий и количество их сотрудников.

П.А. Столыпин и А.В. Кривошеин предлагали в Сибири, где земли были казенными, кабинетскими или войсковыми, так же твердо, как и в европейской части страны, начать продвижение частной собственности, не допуская возрождения на новых местах «тягостных для земледелия общинно-урavnительных порядков» ([Записка председателя Совета министров, 1910: 32, 60](#)).

По мнению министров, эта мера должна была способствовать развитию индивидуальной инициативы сибирских крестьян и дать переселенцам гарантии того, что их труды по введению полученной земли в хозяйственный оборот не будут напрасными ([Записка председателя Совета министров, 1910: 56](#)).

Передача старожилам, переселенцам и оседлым инородцам их наделных земель в частную собственность позволила бы государству снять с себя ответственность за бесконечное изыскание земель для раздачи и включить механизм их перераспределения через куплю и продажу. В новых условиях оно могло бы сосредоточиться на вопросах предоставления переселенцам кредитов на покупку земли у старожилов.

Наряду с созданием условий для развития мелких крестьянских хозяйств, министры выступали за создание в Сибири крупных частных специализированных предприятий, которые могли бы показывать крестьянам пример в совершенствовании земледелия, повышении плодородия почв, развитии молочного животноводства и овцеводства ([Записка председателя Совета министров, 1910: 120](#)).

П.А. Столыпин и А.В. Кривошеин считали, что главными направлениями хозяйственной специализации Сибири на длительную перспективу должны быть сельскохозяйственное производство, добыча и поставка на мировой рынок сырья с возможностью вывоза части произведенной продукции Северным морским путем. По их мнению, в Сибири еще не сложились необходимые условия для развития обрабатывающей промышленности в виде капиталов, квалифицированной рабочей силы и платежеспособного спроса населения ([Записка председателя Совета министров, 1910: 115](#)).

Меры, предпринятые после инспекционной поездки в Сибирь П.А. Столыпина и А.В. Кривошеина, позволили ускорить процесс переселения и за 1906–1916 гг. переместить в Сибирь 370000 человек ([Березин, 1929: 272](#)). Это дало импульс транспортному и промышленному развитию Сибирского региона. В Министерстве путей сообщения велась подготовка к строительству железнодорожной ветки Томск–Енисейск, благодаря которой планировалось расширить колонизационный фонд земель для переселенцев, получить доступ к лесным массивам Енисейского Севера и создать условия для организации перевозок по Северному морскому пути ([Колосовский, 1927: 273](#)). Даже в годы Первой мировой войны здесь продолжали строиться Алтайская, Кольчугинская, Кулундинская железные дороги и железная дорога Ачинск–Минусинск. Предприниматели Урала и Сибири в этот период стали заниматься проработкой вопроса о налаживании металлургического производства на основе уральской руды и кузнецких углей.

5. Заключение

Освоение и хозяйственное развитие Сибири зависело от успешной реализации курса государства на ускоренную модернизацию Российской империи с превращением ее в промышленно развитую державу. Министерство финансов сумело на основе российского и зарубежного опыта определить необходимые для этого направления долговременной финансовой и экономической политики и придать ей комплексный характер. Министерство стало управленческим центром, который обеспечил перевод денежной системы страны на золотое содержание, ввел винную монополию, привлек в Россию иностранные кредиты, направил финансовые средства в пользу приоритетных направлений промышленного развития, использовал для финансирования государственных проектов коммерческие банки. Министерство финансов использовало тарифную политику для поддержки российских предпринимателей и вместе с тем привлекало в Россию зарубежные инвестиции и предпринимателей. Его руководители осознавали необходимость ликвидации крестьянской общины, тормозившей процесс модернизации страны.

Строительство Сибирской железной дороги позволило ускорить разрушение общины в европейской части России, заселение и хозяйственное развитие Сибири. В организации строительства и переселенческой деятельности использовались элементы планирования. Государственная политика, направленная на развитие территории всей страны, способствовала модернизации сибирского региона за счет вовлечения его в общероссийское и международное разделение труда, специализации на производстве экспортной продукции, создании потенциала для дальнейшего транспортного и промышленного развития.

6. Благодарности

Работа выполнена в рамках реализации Проекта "Роль плановых органов государственного управления в социально-экономическом развитии Красноярского края (экономико-исторический аспект)" № 2020020605932, поддержанного Красноярским краевым фондом поддержки научной и научно-технической деятельности.

Литература

- Алексеев, 2015** – Алексеев В.В. Государство как актор модернизации России на рубеже XIX и XX вв. // *Уральский исторический вестник*. № 4 (49). 2015. С. 6-15.
- Алексеев, 2017** – Алексеев В.В. Фронтальная модернизация в имперской России // *Вестник ЮрГУ*. Серия «Социально-гуманитарные науки». 2017. Т. 17. № 2. С. 6-13.
- Белянин, 2008** – Белянин Д.Н. Столыпинская переселенческая политика как национальный проект // *Вестник Кузбасского государственного технического университета*. 2008. № 1. С. 104-109.
- Березин, 1929** – Березин Н. Лесозаготовка и колонизация сибирской тайги в связи с железнодорожным строительством // *Плановое хозяйство*. 1929. № 7. С. 272-283.
- Брюханова, 2013** – Брюханова Е.А. Модели реконструкции профессиональной структуры населения Сибири по данным переписи 1897 г. // *Вестник Томского государственного университета*. 2013. № 369. С. 67-69.
- Буфетова, 2017** – Буфетова Л.П. Состояние и проблемы экономики России на рубеже XIX–X вв. // *ЭКО*. 2017. № 11. С. 47-61.
- Важенин, Сухих, 2015** – Важенин С.Г., Сухих В.В. Противоречия экономической интеграции Сибири в политике С.Ю. Витте // *ЭКО*. 2015. № 12. С. 165-179.
- Витте, 1912** – Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его Императорскому Высочеству Великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. СПб., 1912. 568 с.
- Витте, 1991** – Витте С.Ю. Избранные воспоминания. 1849–1911 гг. / С.Ю. Витте. М.: Мысль, 1991. 708 с.
- Волков, 2007** – Волков В.В. Экономическая модернизация России в XVIII – начале XX в. в современной отечественной историографии // *Вестник Санкт-Петербургского университета*. 2007. Сер. 2. Вып. 1. С. 79-88.
- Давыдов, 2017** – Давыдов М.А. Модернизация Витте–Столыпина и ее специфика // *ВТЭ*. 2017. № 1. С. 109-130.
- Записка Председателя Совета министров, 1910** – Записка Председателя Совета министров и Главноуправляющего землеустройством и земледелием о поездке в Сибирь и Поволжье в 1910 г. СПб., 1910. 169 с.
- Казаков, 2016** – Казаков Е.Э. Становление промышленного маслоделия Сибири в начале XX в. Роль А.Н. Балакшина // *Интерэкспо Гео-Сибирь*. 2016. С. 105.
- Канн, 2008** – Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги (1892–1905 гг.) как орган управления национальным проектом // *Гуманитарные науки в Сибири*. 2008. № 3. С. 129-131.
- Канн, 2014** – Канн С.К. А.Н. Куломзин о переселенческой политике Комитета Сибирской железной дороги // *Сословные и социокультурные трансформации населения Азиатской России (17 – начало 20 века)*. Новосибирск, 2014. С. 218-233.
- Коковцев, 1991** – Коковцев В.Н. Из моего прошлого. Воспоминания. 1911–1919. М., 1991. 590 с.
- Колосовский, 1927** – Колосовский Н.Н. Сибирская сверхмагистраль и проекты сибирского железнодорожного строительства Н.К. Мекка // *Плановое хозяйство*. 1927. № 9. С. 273-280.
- Кузнецов, 2014** – Кузнецов В.Н. Предпринимательство и процессы модернизации Российской империи во второй половине XIX века (на материалах Северо-Западного района). СПб., 2014.
- Ламин, 2009** – Ламин В.В. Карские экспедиции // *Историческая энциклопедия Сибири*. Новосибирск, 2009.
- Малюшин, 2015** – Малюшин И.И. С.Ю. Витте о долговременной экономической политике России // *Проблемы современной экономики*. 2015, № 2 (54). С. 370-372.
- Менделеев, 1950** – Менделеев Д.И. Докладная записка для министра финансов И.А. Вышнеградского. Материалы для пересмотра тарифа Российской империи по Европейской торговле. Связь частей общего таможенного тарифа. Ввоз товаров // *Сочинения*. Т. XVIII. Экономические работы. Т. I. Л.-М., 1950.
- Менделеев, 1952** – Менделеев Д.И. Об исследовании окраин России. Выписка из второго общего собрания VI съезда русских естествоиспытателей и врачей в С.-Петербурге с 20 по 30 декабря 1879 г. // *Сочинения*. Т. XXI. Экономические работы. Т. IV. Л.-М., 1952. С. 21-23.
- Менделеев, 1952** – Менделеев Д.И. Отношение между сельским хозяйством и другими видами промышленности // *Сочинения*. Т. XXI. Экономические работы. Т. IV. Л.-М., 1952. С. 351-358.
- Николаев, 2016** – Николаев А.А. Как Сибирь в начале XX в. оказалась в центре мировой торговли маслом // *ЭКО*. 2016. № 6.

О главных основаниях, 1896 – О главных основаниях поземельного устройства крестьян и инородцев, водворившихся на казенных землях губерний Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской. 23.05.1896 г. / Департамент законов. 1896. 722 л. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.prlib.ru/item/877251>

Ремнев, 2009 – Ремнев А.В. Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД) // *Историческая энциклопедия Сибири*. Новосибирск, 2009.

Сенявский, 2012 – Сенявский А.С. Экономическое развитие России в XX веке: историко-теоретические проблемы // *Мобилизационная модель экономики: исторический опыт России XX века*. Челябинск, 2012.

Соловьев, 2016 – Соловьев К.А. Анатолий Николаевич Куломзин и его «Воспоминания»: Вступительная статья // Куломзин А.Н. Пережитое. Воспоминания. М., 2016. С. 6-17.

Степанов, 1998 – Степанов В.Л. Н.Х. Бунге: судьба реформатора. М., 1998.

Тимофеев, 2017 – Тимофеев А.А. Роль Транссиба в государственной миграционной политике России (1891–1914 гг.) // *Вестник ЮУрГУ*. Серия «Социально-гуманитарные науки». 2017. Т. 17 № 3. С. 57-63.

Ус, 2006 – Ус Л.Б. Предисловие // Сибирские переселения. Выпуск 2. Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений. Сборник документов. Новосибирск, 2006.

Шиловский, 2009 – Шиловский М.В. Хозяйственное освоение Арктики в дореволюционной России // *ЭКО*. 2009. № 2 (10). С. 166-180.

References

Alekseev, 2015 – Alekseev, V.V. (2015). Gosudarstvo kak aktor modernizatsii Rossii na rubezhe XIX i XX vv. [State as the initiator of the modernisation of Russia on the cusp of the 19th and 20th centuries]. *Uralskii istoricheskii vestnik*. 4(49): 6-15. [in Russian]

Alekseev, 2017 – Alekseev, V.V. (2017). Frontirnaia modernizatsiia v imperskoi Rossii [Frontier modernisation of the Imperial Russia]. *Vestnik YuurGU. Seriya «Sotsial'no-gumanitarnye nauki»*. 2(17): 6-15. [in Russian]

Belyanin, 2008 – Belyanin, D.N. (2008). Stolypinskaya pereselencheskaya politika kak natsionalny proekt [Stolypin's resettlement policy as a national project]. *Vestnik Kuzbasskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*. 1: 104-109. [in Russian]

Berezin, 1929 – Berezin, N. (1929). Lesoekspluatatsiya i kolonizatsiya sibirskoi taigi v svyazi s zheleznodorozhnym stroitelstvom [Timber exploitation and colonization of the Siberian taiga in connection with railway construction]. *Planovoe khozyaistvo*. 7: 272-283. [in Russian]

Bryukhanova, 2013 – Bryukhanova, E.A. (2013). Modeli rekonstruktsii professionalnoi struktury naseleniya Sibiri po dannym perepisi 1897 g. [Models of the professional structure reconstruction of the Siberian population according to the census of 1897]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. 369: 67-69. [in Russian]

Bufetova, 2017 – Bufetova, L.P. (2017). Sostoianie i problemy ekonomiki Rossii na rubezhe XIX – XX vv. [Economic situation and problems on the cusp of the 19th and 20th centuries]. *EKO*. 11: 47-61. [in Russian]

Davydov, 2017 – Davydov, M.A. (2017). Modernizatsiia Witte – Stolypina i ee spetsifika [Witte's and Stolypin's modernisation and its specificity]. *VTE*. 1: 115. [in Russian]

Kann, 2008 – Kann, S.K. (2008). Komitet Sibirskoi zheleznoi dorogi (1892–1905 gg.) kak organ upravleniia natsionalnym proektom [Siberian railway committee (1892–1905) as a national project governing body]. *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. 3: 129-131. [in Russian]

Kann, 2014 – Kann, S.K. (2014). A.N. Kulomzin o pereselencheskoi politike Komiteta Sibirskoi zheleznoi dorogi [A.N. Kulomzin on relocation policy of the Siberian railway committee]. *Soslovnye i sotsiokul'turnye transformatsii naseleniya Aziatskoi Rossii (17 – nachalo 20 veka)*. Novosibirsk. Pp. 218-233. [in Russian]

Kazakov, 2016 – Kazakov, E.E. (2016). Stanovlenie promyshlennogo maslodeliya Sibiri v nachale XX v. Rol A.N. Balakshina [Formation of industrial butter manufacturing in Siberia at the beginning of the 20th century. Role of A.N. Balakshin]. *Interespo Geo-Sibir*. 1(5): 105. [in Russian]

Kokovtsev, 1991 – Kokovtsev, V.N. (1991). Iz moego proshlogo. Vospominaniya 1911-1919 [From my past. Memories of 1911–1919]. М. 590 p. [in Russian]

Kolosovsky, 1927 – Kolosovsky, N.N. (1927). Sibirskaya sverkhmagistral i proekty sibirskogo zheleznodorozhnogo stroitelstva N. K. Mekka [Siberian superrailway and Siberian railway construction projects of N.K. Mekka]. *Planovoe khozyaistvo*. 9: 273-280. [in Russian]

Kuznetsov, 2014 – Kuznetsov, V.N. (2014) Predprinimatel'stvo i protsessy modernizatsii Rossiiskoi imperii vo vtoroi polovine XIX veka (na materialakh Severo-Zapadnogo raiona) [Entrepreneurship and the modernization processes of the Russian Empire in the second half of the 19th century (based on materials from the North-West region)]. St. Petersburg. [in Russian]

Lamin, 2009 – Lamin, V.V. (2009). Karskie ekspeditsii [Kara expeditions]. *Istoricheskaya entsiklopediya Sibiri*. Novosibirsk. [in Russian]

Maliushin, 2015 – *Maliushin, I.I.* (2015). S.Iu. Witte o dolgovremennoi ekonomicheskoi politiki Rossii [Witte S. on the long-term economic policy of Russia]. *Problemy sovremennoi ekonomiki*. 2(54): 370-372. [in Russian]

Mendelev, 1950 – *Mendelev, D.I.* (1950). Dokladnaya zapiska dlya ministra finansov I.A. Vyshnegradskogo. Materialy dlya peresmotra tarifa Rossiiskoi imperii po Evropeiskoi torgovle. Svyaz chastei obshchego tamozhennogo tarifa. Vvoz tovarov. [Internal report for Finance Minister I.A. Vyshnegradskiy. Materials for the Russian Empire tariff revision on European trade. Parts connection of a common customs tariff. Importation of goods.]. *Sochineniya*. Vol. 18. *Ekonomicheskie raboty*. Vol. 1. Leningrad – Moscow. [in Russian]

Mendelev, 1952 – *Mendelev, D.I.* (1952). Ob issledovanii okrain Rossii. Vypiska iz vtorogo obshchego sobraniya VI syezda russkikh estestvoispytatelei i vrachei v S.-Peterburge s 20 po 30 dekabrya 1879 g. [On the study of the Russian outskirts. Extract from the second general meeting of the VI Congress of Russian Naturalists and Physicians in St. Petersburg from 20 to 30 December 1879]. *Sochineniya*. Vol. 21. *Ekonomicheskie raboty*. Vol. 4. Leningrad – Moscow. Pp. 21-23. [in Russian]

Mendelev, 1952 – *Mendelev, D.I.* (1952). Otnoshenie mezhdru selskim khozyaistvom i drugimi vidami promyshlennosti [Relationship between agriculture and other industries]. *Sochineniya*. Vol. 21. *Ekonomicheskie raboty*. Vol. 4. Leningrad – Moscow, pp. 351-358. [in Russian]

Nikolaev, 2016 – *Nikolaev, A.A.* (2016). Kak Sibir v nachale KhKh v. okazalas v tsentre mirovoi torgovli maslom [How Siberia found itself in the center of the world butter trade at the beginning of the 20th century]. *EKO*. 6: 38, 39 [in Russian]

O glavnykh osnovaniyakh, 1896 – O glavnykh osnovaniyakh pozemel'nogo ustroystva krestyan i inorodtsev, vodvorivshikhsya na kazennykh zemlyakh gubernii Tobolskoi, Tomskoi, Eniseiskoi i Irkutskoi. 23.05.1896 g. [On the main foundations, 1896 – On the main foundations of the land arrangement of peasants and foreigners who settled on the state lands of the Tobolsk, Tomsk, Yenisei and Irkutsk provinces. May 23, 1896]. *Departament zakonov*. 1896, 722 p. [Electronic resource]. URL: <https://www.prilib.ru/item/877251>

Remnev, 2009 – *Remnev, A.V.* (2009). Komitet Sibirskoi zheleznoi dorogi (KSZhD) [Siberian Railway Committee]. *Istoricheskaya entsiklopediya Sibiri*. Novosibirsk. [in Russian]

Seniavskii, 2012 – *Seniavskii, A.S.* (2012). Ekonomicheskoe razvitiye Rossii v XX veke: istoriko-teoreticheskie problemy [Economic development of Russia in the 20th century: historical and theoretical problems]. *Mobilizatsionnaya model ekonomiki: istoricheskii opyt Rossii XX veka*. Chelyabinsk. [in Russian]

Shilovskiy, 2009 – *Shilovskiy, M.V.* (2009). Khozyaistvennoe osvoenie Arktiki v dorevolutsionnoi Rossii [Economic development of the Arctic in pre-revolutionary Russia]. *EKO*. 2(10): 166-180. [in Russian]

Solovyov, 2016 – *Solovyov, K.A.* (2016). Anatoly Nikolaevich Kulomzin i ego «Vospominaniya»: Vstupitel'naya stat'ya [Anatoly Nikolaevich Kulomzin and his "Memories": Introductory article]. *Kulomzin A.N. Perezhitoe. Vospominaniya*. Moscow, pp. 6-17. [in Russian]

Stepanov, 1998 – *Stepanov, V.L.* (1998). N.Kh. Bunge: sud'ba reformatora [Reformer's fate]. Moscow. [in Russian]

Timofeev, 2017 – *Timofeev, A.A.* (2017). Rol' Transsiba v gosudarstvennoi migratsionnoi politike Rossii (1891–1914 gg.) [The role of the Trans-Siberian Railway in the state migration policy of Russia (1891–1914)]. *Vestnik YuUrGU*. 17(3): 57-63. [in Russian]

Us, 2006 – *Us, L.B.* (2006). Predislovie [Introduction]. *Sibirskie pereseleniya*. Vypusk 2. Komitet Sibirskoi zheleznoi dorogi kak organizator pereselenii. Sbornik dokumentov. Novosibirsk. [in Russian]

Vazhenin, Suhikh, 2015 – *Vazhenin, S.G., Suhikh, V.V.* (2015). Protivorechiya ekonomicheskoi integratsii Sibiri v politike S.Iu. Witte [Contradictions in the economic integration of Siberia in politics by S. Witte]. *ECO*. 12: 165-179. [in Russian]

Witte, 1912 – *Witte, S.Iu.* (1912). Konspekt lektcii o narodnom i gosudarstvennom hozyaistve, chitannykh ego Imperatorskomu Vysochestvu Velikommu kniaziiu Mihailu Alexanderovichu v 1900–1902 gg. [Compendium of lectures on nation and state economy read to his imperial highness grand duke Mikhail Alexandrovich in 1900–1902]. St. Petersburg, 568 p. [in Russian]

Witte, 1991 – *Witte, S.Iu.* (1991). Izbrannye vospominaniya. 1849–1911 gg. [The selected memories 1849–1911]. Moscow. *The Thought*, 708 p. [in Russian]

Volkov, 2007 – *Volkov, V.V.* (2007). Ekonomicheskaya modernizatsiya Rossii v XVIII – nachale XX v. v sovremennoi otechestvennoi istoriografii [Economic modernisation of Russia in the 18th – beginning the 20th centuries in modern national historiography]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta*. 1: 79-88. [in Russian]

Zapiska Predsedatelya Soveta Ministrov, 1910 – Zapiska Predsedatelya Soveta Ministrov i Glavnoupravlyayushchego zemleustroystvom i zemledeliem o poezdke v Sibir i Povolzhie v 1910 g. [Note of the Chairman of the Council of Ministers, 1910–Note of the Chairman of the Council of Ministers and the Chief Administrator of Land Management and Agriculture on a trip to Siberia and the Volga region in 1910]. St. Peterburg, 1910, p. 169. [in Russian]

Деятельность государственных органов по развитию Сибири в период модернизации Российской империи (1892–1914 гг.)

Сергей Тихонович Гайдин ^{а, *}, Галина Александровна Бурмакина ^а,
Руслан Витальевич Павлюкевич ^а, Татьяна Гавриловна Шереметова ^а

^а Красноярский государственный аграрный университет, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена деятельности государственных органов по хозяйственному освоению и развитию Сибири. Она осуществлялась в условиях проведения государством политики модернизации, нацеленной на превращение аграрной страны в индустриальную державу. Поэтому мобилизационные возможности органов государственной власти по заселению и развитию Сибири зависели от успеха его долговременной финансовой и экономической политики. Министерство финансов сумело стабилизировать финансовую систему за счет перевода денежной системы страны на золотое содержание, привлечения иностранных кредитов, комплексного использования других источников пополнения бюджета. Оно поощряло предпринимательскую деятельность, привлекало в Россию зарубежные инвестиции и технологии, разрабатывало меры по разрушению крестьянской общины, существование которой сдерживало процесс модернизации страны.

Накопление финансовых средств, развитие промышленности и железнодорожного транспорта позволило государству начать строительство Сибирской железной дороги и переселение населения из европейской части страны. Комитет Сибирской железной дороги использовал в своей работе плановые начала. Координация им усилий различных министерств и ведомств позволила соединить Сибирь с европейской частью страны, обеспечить развитие ее хозяйства в рамках общероссийского и международного разделения труда. Это создало условия для ускорения процесса модернизации, связанного с разрушением крестьянской общины и организацией «стольпинского» переселения. Государство было заинтересовано в создании крепких переселенческих хозяйств и рассматривало переселенцев как силу, способную разрушить натуральное хозяйство старожилов.

Строительство Сибирской железной дороги и приток переселенческого населения обусловили развитие в Сибири традиционных отраслей промышленности и создание новых, связанных с обслуживанием железнодорожного и водного видов транспорта. Специализация сибирских крестьян на молочном животноводстве привела к созданию маслоделия как отрасли производственной деятельности экспортного характера. Хозяйственное освоение Сибири позволило ускорить процесс модернизации не только в европейской части страны, но и в самом сибирском регионе.

Ключевые слова: модернизация Российской империи, Сибирь, Министерство финансов, национальные проекты, долговременная государственная политика, межведомственный орган управления, плановые начала, Сибирская железная дорога.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: gaydinsergey@rambler.ru (С.Т. Гайдин),
burmakinagalina@rambler.ru (Г.А. Бурмакина), autocrator@yandex.ru (Р.В. Павлюкевич),
sheremetova1951@mail.ru (Т.Г. Шереметова)