

Во всей рассказанной истории встает образ истинного подвижника русской церкви. Прожив в чужой стране 40 лет, в совершенно других условиях, он в душе оставался пермским человеком. Эпитафия, очевидно составленная по его просьбе, напоминает, что в жизни у Серафима было два духовных подвига — создание скита в Белогорском монастыре и исполнение данного Великой Княгине обещания.

В 1991 г. началось возрождение Белогорского монастыря. Восстанавливается Собор, братский корпус, распахивается монастырская земля. Место скита пустое. Одинокое стоящие деревья и кое-где торчащие из земли кирпичи напоминают о какой-то человеческой жизни... Но нам-то теперь известно какой, и скитской, и той, которая была у настоятеля Серафима.

Известно, что в Иерусалиме игумен Серафим написал книгу, в которой подробно рассказал о переезде с Урала в Святую землю. Нами она еще не прочитана, и поэтому наш поиск еще не закончен.

THE PIOUS LIVES BY HIS FAITH

The author focuses on the life of a Russian ascetic, Father-Superior Seraphim — the founder of the Seraphimovsky small and secluded monastery, affiliated to the Holy Nicholas monastery in the Perm diocese and the author of sacred and patriotic stories and tales. He was fated to meet the sister of the last Empress Alexandra Fyodorovna — Grand Duchess Elizabeth Fyodorovna, who in 1914 visited the Seraphimovsky monastery. Seraphim became her confessor. In 1918 Grand Duchess was shot by the Bolsheviks in Alapayevsk. The author narrates how Seraphim, carrying out his promise given to Grand Duchess to bury her Christianlike, took her remains off to Jerusalem via Siberia and China. And they were buried there.

G.N.Tchagin

К.И.Зубков

РОССИЯ И УРАЛ НА ПЕРЕЛОМЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ЭПОХ (1890-е — 1920-е гг.)

В современных дискуссиях о сущности и перспективах новой российской государственности, возникшей в ходе стремительной "младороссийской революции" августа 1991 г. и последующего распада СССР, ссылки на геополитические закономерности воспринимаются дезориентированным общественным сознанием почти как мистическое предопределение будущей национальной судьбы. В таком отношении к геополитике есть определенный и довольно строгий смысл. В свое время, завершая вторую часть "Курса русской истории", посвященную образованию Московской Руси и проникнутую провиденциальным пафосом, В.О.Ключевский писал: "У каждого народа своя судьба и свое назначение. Судьба народа складывается из совокупности внешних условий, среди которых ему приходится жить и действовать. Назначение народа выражается в том употреблении, какое народ делает из этих условий, какое он вырабатывает из них для своей жизни и деятельности"¹. Как можно заметить, иррационализм понятия судьбы в значительной степени должен рассматриваться как следствие неполного, фраг-

ментарного знания объективных факторов исторического процесса, имеющих по отношению к изучаемым явлениям характер внешней необходимости. Геополитическое видение исторических процессов как раз исходит из того, что изучение всякого конкретного общества должно включать, помимо познания его внутренней морфологии, представление о неизмеримо более широкой пространственной "сетке" воздействующих на него извне силовых факторов и интенциональных проекций.

Значение геополитического метода для исторических исследований определяется тем, что предмет геополитики в одном из своих крайних сегментов охватывает совокупность базисных характеристик общества, принимаемых за относительно неизменные природно-географические константы (географическое положение, климат и ландшафт, конфигурация территории, ресурсная база, народонаселение), другим — проникает на уровень субъективной "психоистории", анализирующей мотивационные механизмы выбора пространственных приоритетов и принятия геостратегических решений, влияющих на весь политико-экономический курс государства. Между этими "полюсами" предметного поля, подобно системе сообщающихся сосудов, и должен мыслиться составляющий квинтэссенцию геополитики механизм трансформации географических императивов в политические концепции.

В последнее время аргументы и концепции геополитики широко используются в ретроспективных исследованиях, способствуя более глубокому пониманию и объяснению некоторых исторических тенденций. При трудностях адекватной интерпретации происходящих в обществе противоречивых процессов и событий нередко возникает потребность прибегать к более масштабному, генерализующему взгляду на историю, к изучению политики государства-субъекта в более широкой системе многосубъектных (межгосударственных) отношений, в категориях своеобразной "игры" интересов, ведомой несколькими участниками.

Особенно продуктивным может быть использование геополитического метода при изучении истории крупнейших континентальных держав (Россия, США, Канада, Австралия, отчасти Китай), где одной из важнейших доминант развития являлись непрерывный территориальный рост и постепенная интеграция колонизируемых окраин в хозяйственную жизнь страны. В истории России, в частности, пространственно-географический фактор детерминировал неравномерность протекания экономических, социальных и культурных процессов в различных частях страны, порождая сложные территориальные дилеммы — мозаику социально-экономической и культурной многоукладности (как пространственного сопряжения различных фаз исторического времени), распадение единого потока хозяйственной и социальной эволюции на две качественно отличные модели развития ("вширь" и "вглубь") со значительным дистанцированием друг от друга экономически и политически могущественного центра и отсталой периферии, столичной и провинциальной культуры. При столь обширной и разнообразной территории страны, граничившей к тому же с самыми различными культурно-цивилизационными и политическими ареалами мира, любые значительные изменения в геополитическом положении России неизбежно должны были воздействовать на внутринациональные сдвиги в территориальной организации народного хозяйства, на удельный

вес и значение отдельных крупных регионов страны в национальной стратегии развития. И особенно отчетливо воздействие геополитического фактора на динамику изменения региональных экономических пропорций может быть прослежено в развитии регионов Азиатской России, игравших в течение XX в. роль стратегического тыла и крупнейшей ресурсной базы страны.

До последнего времени советская историография связывала первые крупные шаги по активному освоению востока России с экономическими новациями установившегося в 1917 г. большевистского режима. Высказанная В.И. Лениным в апреле 1918 г. в работе "Очередные задачи советской власти" мысль о необходимости обеспечения материальной основы развития крупной индустрии за счет ресурсов Урала и Сибири² приобретала в этом контексте значение вневременной проективной установки, обещающей крупномасштабный программный подход к освоению богатств Азиатской России. Между тем этот лозунг имел вполне конкретный, отвечающий остроте момента смысл — причем не столько программный, сколько тактический. Весной 1918 г., в сложнейших условиях развертывавшейся гражданской войны и при реальной опасности крупномасштабного военного наступления Германии с запада и Японии с востока, большевистское руководство всерьез рассматривало вопрос о перенесении стратегической базы своего режима в глубокий тыл страны, одинаково удаленный от западных и восточных границ. В постановлении ЦК РКП(б) по вопросу о международном положении от 6 мая 1918 г. на этот счет недвусмысленно говорилось: "Направить все силы на защиту Уральско-Кузнецкого района и территории как от Японии, так и от Германии", и далее в разъяснение: "Начать тотчас эвакуацию на Урал всего вообще (подчеркнуто нами — К.З.) и Экспедиция заготовления государственных бумаг в частности"³. (По-видимому, с этим планом необходимо связывать исключительно быстрые и решительные действия режима по национализации уральских горных округов в первой половине 1918 г.). О полуфантастических планах создания "Урало-Кузнецкой Республики", опираясь на которую большевики рассчитывали затем отвоевать Москву и Петроград, сообщают также относящиеся к этому периоду свидетельства Л.Д.Троцкого⁴. Последовавший затем чехословацкий мятеж показал слабость политических позиций большевиков на восточных окраинах и, следовательно, иллюзорность всего стратегического сценария. Примечательным в нем однако был не только расчет на гигантские пространственные резервы страны как фактор выигрыша времени до созревания революции на Западе, но и представление об Урале и Кузнецком бассейне как о самодостаточной, развившейся за годы 1-й мировой войны (прежде всего относительно других регионов) военно-индустриальной базе России, ее своеобразном стратегическом "ядре".

Ситуационный вызов 1918 г., не будучи чем-то исключительным, лишь вписывается в более общий, фундаментальный процесс изменения геополитического положения России относительно двух охватывающих ее экономических и социокультурных "миров" — развитого капиталистического Запада и отсталого, полуколониального Востока — и, соответственно этому, начавшейся на рубеже XIX и XX вв. перестройки всей внутренней территориально-экономической организации страны. Речь в данном случае идет о проявлении

определенной геополитической цикличности, связанной с чередованием в истории России западной и восточной ориентаций, периодов внешней открытости и своеобразного "ухода в себя". В региональном разрезе эти чередующиеся ориентации проявлялись в первом случае, в виде усиления зависимого типа хозяйственного тяготения к Западной Европе, во втором — в тенденции самодовлеющего экономического развития, сориентированного на собственный ресурсный потенциал страны.

Обращение вектора пространственного развития во внутренние районы России, в первую очередь на ее ближний восток (Урал, Прикаспий, Западная Сибирь), во многом определялось узостью сложившейся к концу XIX в. территориальной базы промышленного роста. Как отмечал в 1896 г. Д.И.Менделеев, глубоко и заинтересованно изучавший эту проблему, в России главные области "чисто промышленного, т.е. наиболее сложного и развитого быта" исчерпывались немногими центрами (Москва, Петербург, Рига, Варшава), пользовавшимися "выгодами торгового положения" ввиду близости к рынкам Европы, а локализация новых районов динамичного промышленного развития (Южный и Кавказский) в значительной мере определялась тяготением к берегам "теплых морей, занятых Россиею сравнительно недавно и составляющих главный путь крупных международных торговых оборотов"⁶.

С точки зрения географических предпосылок экономического прогресса, основным лимитирующим фактором для развития русской торговли и промышленности являлась ярко выраженная континентальность хозяйственного организма страны. По оценке инициатора политики ускоренной индустриализации, министра финансов России в 1891—1903 гг. С.Ю.Витте, именно из-за недостатка прямых и удобных выходов в зоны мировой океанической торговли страна не могла "в должной степени пользоваться благами морских сообщений и развивать свою морскую торговлю"⁶. Эта же мысль подчеркивалась Д.И.Менделеевым, разделявшим взгляды С.Ю.Витте на перспективы промышленного развития страны: "...Все же и поныне чувствуется недостаточность свободных морских окраин для такой страны, как наша, особенно по той причине, что Балтийские порты, как и выходы из Балтийского моря, замерзают в суровые зимы, выход из Черного моря заперт Константинопольским и Дарданелльским проливами, Тихий же океан очень удален от коренной России"⁷. О соотношении континентального и морского факторов в хозяйственной жизни страны красноречиво говорила картина развития российских городов как центров промышленности и торговли. По состоянию на 1904 г., 877 городов Российской империи располагались на больших судоходных и малых реках внутри страны и лишь 48 в различной степени играли роль морских портов⁸.

Все невыгоды континентальности, обрекавшие на экономический застой обширные восточные окраины, усугублялись инерцией сложившегося международного разделения труда, в котором Россия, как развившаяся "вширь" страна преимущественно сельскохозяйственного типа колонизации, играла роль аграрного придатка индустриальной Западной Европы и потребителя ее фабричной продукции. Закрепление за Россией этой традиционной роли приводило к тому, что даже развитие железных дорог и парового сообщения (особенно по Волге и ее притокам) стимулировало

на вновь осваиваемых землях в первую очередь расширение сельскохозяйственной, а не промышленной деятельности.

Объективно же, при наличии громадных запасов промышленного сырья и резервов дешевой рабочей силы, в российских условиях допускалась гипотетически более совершенная, сбалансированная модель экономики, переносившая акцент на стимулы внутреннего саморазвития. В рамках этой новой парадигмы развития страна, во-первых, обеспечивала бы себя основными видами промышленной продукции и вывозила бы не сырье, а готовые изделия, во-вторых, переориентировала бы значительную часть хлебного экспорта на внутреннее потребление растущего вместе с промышленностью городского населения⁹.

Характерно, что вопрос о пространственной ориентации экономического развития России в конце XIX — первых десятилетиях XX вв. перманентно находился на волне общественного интереса. В 1920-е гг., в условиях НЭПа, проблема самоопределения Советской России в системе мирохозяйственных, прежде всего европейских, связей оставалась не менее актуальной, чем до революции. Но рассматривалась она уже в более отчетливом геополитическом измерении: ее разрешение ставилось в зависимость от перспектив (уже фактически утраченных) развития социалистических революций в странах Запада. Так, в случае зримых успехов социализма в Западной Европе Россия, как считалось, могла бы сориентироваться на более естественную для нее "одностороннюю" — сельскохозяйственную модель развития, опирающуюся на одну из важнейших составляющих НЭПа — поступательно растущую и укрепляющуюся крестьянскую экономику. В соответствии со своей традиционной ролью поставщика сырья и продовольствия в страны Запада Россия должна была обеспечить прорыв продовольственной блокады Европы со стороны Америки (ожидалось, что США еще длительное время останутся цитаделью капитализма) и интегрироваться в будущую социалистическую Европу в качестве "социалистического" же аграрного придатка¹⁰. (В этом контексте характерный оттенок приобретает мысль В.И.Ленина о том, что "после победы пролетарской революции хотя бы в одной из передовых стран... Россия сделается вскоре после этого не образцовой, а опять отсталой... страной"¹¹, ибо это положение было бы верным не только в политическом, но и в экономическом смысле). При ином варианте развития событий в Европе более вероятным стало бы "двустороннее" индустриально-аграрное развитие российской экономики, в большей мере рассчитанное на "замкнутость" СССР от капиталистического мира и на собственные накопления для целей индустриализации¹².

Таким образом, вопрос о "зависимости" России от капиталистического Запада имел совсем не абстрактное, но живое политическое звучание в атмосфере 20-х гг. И каждый из альтернативных вариантов решения проблемы имел и совершенно различные региональные импликации — как в отношении меры рассеяния промышленности по территории страны, так и с точки зрения внешнеэкономической роли отдельных регионов.

Геополитические дилеммы, занимавшие умы советских политиков и экономистов 20-х гг., при ближайшем рассмотрении объясняются воспроизведением в новой фазе мирного экономического развития (после катастрофического периода 1-й мировой и гражданской войн) прежних противоречий, характерных для индустриального

роста императорской России на рубеже XIX и XX вв. Начало разрешению этих противоречий было положено в 1890-х гг., когда энергичными усилиями С.Ю.Витте была найдена единственно приемлемая политико-экономическая формула, способствовавшая ускоренному промышленному развитию России, в частности, ее глубинных, восточных районов, и постепенному освобождению страны от иностранной зависимости в части промышленного импорта. В литературе последних лет уже дана всесторонняя позитивная оценка новаторского экономического эксперимента С.Ю.Витте¹³, что освобождает нас от необходимости останавливаться на чисто экономических вопросах и позволяет более подробно осветить последовавшие за двумя мощными "волнами" экономической активности (1890—1899 и 1909—1914 гг.) изменения в геополитическом базисе России.

В экономической концепции С.Ю.Витте одним из важнейших факторов хозяйственного прогресса мыслилось крупномасштабное железнодорожное строительство, которое, во-первых, формировало широкий спрос на продукцию тяжелой индустрии и, во-вторых, ввиду ярко выраженной континентальности России имело "особо важное значение для экономического развития страны". Железные дороги не только соединяли между собой разделенные огромными расстояниями внутренние области России, способствуя ускорению торгового оборота, но и питали новыми экономическими возможностями приморскую торговлю, получавшую "надежную почву для своего дальнейшего развития в будущем"¹⁴.

В неявном виде эта развиваемая С.Ю.Витте стратегия опиралась на расчеты, имевшие глубокий геополитический смысл и нацеленные далеко в будущее. Логика этих расчетов имеет много параллелей с развиваемыми на Западе в начале XX в. геополитическими теориями.

Согласно классическим постулатам геополитики, в извечном всемирно-историческом противостоянии морских и континентальных империй относительно раннее развитие океанической торговли и крупных морских флотов обеспечивало на определенном этапе экономические и военно-политические преимущества за морскими державами. Воплощением этого типа силовой структуры являлись Британская и Французская империи, несколько позже, в конце XIX в. — Япония и США. Для того, чтобы континентальные пространства превратились в столь же весомый силовой фактор, они должны обрести не менее густую и разветвленную сеть коммуникаций, чем та, которая обеспечивается морями.

Крупным переворотом в оценке силового баланса "суши" и "моря" стало появление в 1904 г. теории евразийского "Хартленда", разработанной английским географом Х.Маккиндером. В рамках этой теории целостная картина мира с точки зрения его силовой структуры впервые приобретала в качестве центральной "оси прочности" не какую-либо из морских держав Западной Европы, а глубинные, еще во многом неразвитые районы России-Евразии. Европа же в этой картине мира рассматривалась всего лишь как один из многих периферийных полуостровов евразийского континентального массива.

Этот концептуальный переворот не был случайностью и мог произойти лишь в результате пристального наблюдения за развитием России как нового восходящего центра экономической и политиче-

ской силы. Позднее Х.Маккиндер признавал, что к своим выводам начала XX века он пришел, рефлексируя распространявшиеся в Англии страхи и беспокойства, имевшие причину "в азиатской позиции России"¹⁶. Подобным образом анализируя ситуацию начала 1900-х гг., американский геополитик Н.Спайкман на примере России приходил к выводу, что "сухопутный массив", должным образом организованный как эшелонированная силовая база, в новых условиях мог стать основой обретения и невиданной прежде морской мощи¹⁶. Вся логика исторического развития России подводила на рубеже XIX—XX вв. к тому, что для укрепления своих политических и экономических позиций во внешнем мире, в первую очередь в Европе, страна была вынуждена усилить импульсы внутренней экономической самоорганизации с опорой на могучий ресурсный потенциал своего "ближневосточного" хинтерланда (Поволжье, Урал, Сибирь).

Решающее значение для вовлечения восточных окраин в общую систему экономики страны и — в дальнейшем — в мирохозяйственные связи имело строительство в 1891—1903 гг. Транссибирского железнодорожного пути. Однако значение это не могло проявиться сразу. Как известное преувеличение можно расценивать вывод английской исследовательницы, специалиста по экономической истории Азиатской России В.Конолли о том, что "завершение Транссиба, можно сказать, изменило экономическое лицо Сибири"¹⁷. Ближе к реальности оценки, высказанные в последнее время в отечественной историографии, в частности, мысль о том, что идея Транссиба возникла не как результат сложившейся концепции экономического развития России, а как дальновидный проективный замысел, "в результате "инстинктивного сознания" необходимости проведения железных дорог в обширные и богатые окраины в период общей железнодорожной горячки"¹⁸. Характерно, что и сам С.Ю.Витте, обосновывавший строительство магистрали внутри- и внешнеэкономическими приоритетами, вынужден был отмечать первоначальную убыточность Транссиба, проложенного через редко населенные территории страны¹⁹. Геополитические императивы, предчувствие новых географических ориентиров экономического будущего России, таким образом, сами по себе являлись уже достаточным основанием для реализации грандиозного железнодорожного проекта.

Великое железнодорожное строительство на востоке страны происходило в этот период в русле общей трансформации всего государственного организма России, которая впервые из типично, по выражению С.Ю.Витте, "военной империи" должна была превратиться в державу, живущую по законам экономической целесообразности. Проницательный анализ С.Ю.Витте предшествующей модели развития Российской империи даже в деталях совпадает с выводами современной геополитической теории. Политолог из Кентского университета Р.Саква, характеризуя присущий царской России военно-колониционный тип освоения территорий, отмечал: "Геополитическое положение России на обширной Евразийской равнине с небольшим числом естественных границ, не считая реки Волги и Уральских гор, порождало озабоченность проблемами обороны и необходимость поддержания могучей армии". По мнению английского исследователя, первое из этих обстоятельств вызывало стремление достичь безопасных с геополитической точки зрения

рубежей, а второе воплощало инструмент достижения этой цели²⁰. Словом, чем более обширной становилась Российская империя, тем все большее значение — при отсутствии прочного экономического сцепления регионов — должны были приобретать в жизни страны военно-стратегические приоритеты.

С этой труднопреодолимой инерцией и должна была столкнуться отстаиваемая С.Ю.Витте программа железнодорожного строительства, которая предусматривала прокладку новых дорог не столько стратегических и нужных военному ведомству, сколько идущих в "направлениях, наиболее производительных в экономическом отношении" и потому способных себя быстро окупить. Противоречия между военно-стратегическими и экономическими мотивациями железнодорожного строительства проявлялись и в вопросе о его пространственных приоритетах. В то время как военные настаивали на усилении коммуникаций западного (на случай европейской войны) направления, программа С.Ю.Витте была по замыслу ориентирована преимущественно на восток, в наиболее богатые ресурсами регионы страны²¹.

На обозначившемся пороге новой эпохи в развитии России, вместе с крупными экономическими новациями, исподволь изменялись и коренные общественные представления, в частности, уходили в прошлое стереотипы, находившие источники силы России исключительно в ее военно-политическом могуществе, огромной территории и многочисленном населении. Скрыто или явно полемизируя с охранительным мировоззрением, сам С.Ю.Витте доказывал своими действиями, что подлинными источниками общественного богатства и силы государства являются не территория и население России как таковые, но разумная пространственная организация этих хозяйственных ресурсов, позволяющая объединять "совокупным и координированным действием" три основных фактора производства — природу, капитал и труд²².

Серьезным препятствием этому являлись разобщенность русской экономической жизни, развитие крупных регионов страны как относительно замкнутых хозяйственных "миров". Последнее же коренилось не только в патриархальной неразвитости экономического обмена между территориями, но и в исторических особенностях пространственного роста Российского государства на востоке, в частности, в так называемом "концентрическом" типе территориально-политической организации, постоянно воспроизводившемся на вновь присоединяемых окраинах. Эта специфика России была описана еще в 80-х гг. XIX в. известным политическим мыслителем и философом Н.Я.Данилевским, который подмечал, что направлявшиеся из центра страны колонизационные потоки, как правило, "образуют не новые центры русской жизни, а только расширяют единый, нераздельный круг ее"²³. В этом свете весь процесс русской колонизации представляется как поэтапное расширение целостного континентального массива, политической "осью" которого остается великорусский исторический центр. На этой исторической почве не могла не возникать тенденция жесткого политического централизма, поддерживаемого не экономическими, а главным образом военно-бюрократическими методами. (В этом контексте не утрачивает значения характеристика В.И.Лениным пережиточного "военно-феодалного империализма" царской России, который, как

он писал, "отчасти восполняет, отчасти заменяет монополию современного, новейшего финансового капитала"²⁴).

Значение новых транспортных коммуникаций, прокладываемых на востоке России в конце XIX — начале XX вв., состояло как раз в том, что они обеспечивали свободную циркуляцию капиталов, рабочей силы и товаров между регионами, способствуя их интеграции в крупные территориально-хозяйственные системы. Новые геополитические ориентиры, находившие отражение в схемах транспортного освоения востока России, существенно изменяли всю пространственную перспективу развития российской экономики. Особенно заметно эти стратегические проекции воздействовали на развитие Урала, чья горнозаводская промышленность вплоть до 90-х гг. XIX в. могла сообщаться с остальной Россией лишь посредством отсталого, действовавшего на нерегулярной, сезонной основе речного (через Волжско-Камский бассейн) и гужевого транспорта. Строительство железных дорог Екатеринбург — Тюмень (1888 г.), Самара — Златоуст (1892 г.) и в особенности ответвления Транссиба от Челябинска на Екатеринбург (1896 г.) впервые соединило заводы не только Южного, но и Среднего Урала с центральными районами России, обозначая одновременно перспективный вектор экономического влияния горнопромышленного края на близлежащие районы Западной Сибири²⁵. Тем самым закладывались первые предпосылки превращения горнозаводского Урала из закрытого, ограждаемого особым институциональным режимом тылового индустриального анклава (каким он оставался едва ли не с эпохи Петра I) в растущее экономическое ядро страны, использующее все выгоды транзитного положения между основными хозяйственно-культурными "мирами" Евразийского континента. Будущая геоэкономическая роль Урала была пронизательно отмечена в этот период Д.И. Менделеевым, который писал: "Промышленное воздействие России на весь запад Сибири и на степной центр Азии может и должно совершиться при посредстве Уральского края, составляющего истинную грань Европы и Азии. В том крае для этого, как нарочно, соединились сверх всего прочего громадные запасы всякого топлива, неисчерпаемые, превосходнейшие по содержанию и свойствам руды железа, и русские люди, уже целые столетия обывшие и богатеющие на горнопромышленных предприятиях и работах"²⁶.

Дальнейшее производственно-экономическое (а не только транспортное) сопряжение с соседними регионами российского востока Урал должен был получить через открытие надежного доступа к коксующимся углям Сибири, которые могли послужить заменой иссякающим местным запасам древесного топлива и фактором ускорения технологического прогресса в черной металлургии края. Однако сохранение архаичных основ possessионного права парализовало приток капиталов в регион и в конечном счете не только тормозило здесь развитие свободной капиталистической промышленности, но и ограничивало стимулы для усиления пока еще редкой региональной железнодорожной сети.

Вызванная этими обстоятельствами стагнационная "пауза" вела к все более решительной переориентации пространственных приоритетов в политике правительства и Горного ведомства в пользу металлургии юга. В течение одного решающего пятилетия (1894—1899 гг.) горно-металлургическая промышленность юга

России, опередив Урал, завоевала лидирующие позиции в производстве чугуна — этого универсального измерителя индустриального прогресса в эпоху "угля и железа". Это положение удерживалось югом и в 1900—1910-х гг.

Однако динамичный подъем металлургии юга, обусловленный комплексом благоприятных экономико-географических, технико-экономических и политических факторов, лишь приостанавливал, но не отменял перспективно избранного пространственного вектора экономической политики. Примечательно, что в 1899 г. по заданию С.Ю.Витта на Урал была направлена группа ученых и инженеров во главе с Д.И.Менделеевым, которая должна была определить причины застоя уральской металлургии и предложить пути его преодоления. Содержание предпринятых научных изысканий не составляло сомнений, что уже в этот период среди дальновидно

Табл. 1. Выплавка чугуна по основным горно-металлургическим районам России (в границах 1914 г.)
(млн. пуд.)²⁷

Годы	Общая	Юг	Урал	Прочие
1889	45.2	8.5	24.7	12.0
1894	81.3	27.4	33.1	20.8
1899	165.4	82.6	45.2	37.6
1904	181.5	110.6	39.7	31.2
1909	176.8	123.2	34.5	19.1
1913	283.0	189.7	55.8	37.5

мыслящих деятелей России формировалось представление об Урале как о будущем металлургическом "сердце" страны, со временем способном не только сравняться, но и затмить успехи юга²⁸.

Как на исключительно оживляющую тенденцию участники экспедиции указывали на распространение свободно-капиталистической промышленности на север и на юг от старого индустриального "ядра" Среднего Урала, скованного пережитками посессионного права²⁹. Расширение индустриальной зоны Урала в северном направлении было связано с образованием Богословского акционерного общества и пуском в 1896 г. Надеждинского завода — вплоть до 1917 г. самого крупного и технически передового из металлургических предприятий Урала. Одновременно с промышленным освоением Северного Урала в 90-е гг. XIX в. происходило интенсивное научное изучение края. В этот период по заказу владельцев Богословского горного округа известный ученый-минералог и петрограф Е.С.Федоров осуществил детальное исследование и картографирование минеральных и рудных месторождений этого района³⁰. На юге Урала роль нового центра экономической активности играл пущенный еще в 1883 г. Камским акционерным обществом Чусовской завод, расположенный на пересечении железных дорог Пермь — Тюмень и Чусовая — Березники³¹.

В докладной записке С.Ю.Витте по итогам поездки на Урал Д.И.Менделеев в числе многих предпосылок подъема уральской металлургии (экономико-правовых, технических, культурных) отме-

чал решающее значение транспортных связей. Предложенная ученым широтно-меридиональная — "сетевая" — схема нового железнодорожного строительства на Урале была ориентирована на комплексное решение проблем межрегиональной производственной кооперации: увеличение ввоза древесного топлива из Тобольской губернии на Северный Урал (ветка Кушва — Тобольск), обеспечение поставок южноуральских железных руд на богатые лесом и каменным углем западные склоны Урала (железная дорога от горы Магнитной через Артинский и Белорецкий заводы на Пермь) и коксующихся углей Кузнецких и Экибастузских копей — на заводы Южного и Среднего Урала (магистраль Омск — Кыштым). Соединение этих железных дорог с существующими уральскими, а также с Транссибом и строящейся дорогой Пермь — Котлас позволяло создать весьма совершенную "кровеносную систему" региональной экономики, способную обеспечивать беспрепятственное движение каменного угля, древесного топлива и железной руды к местам их наиболее рационального использования, а готовой металлургической продукции — к рынкам сбыта. Проведение в жизнь этих мер, как заключал Д.И. Менделеев, "дало бы начало не только свободным рынкам топлива и руд, чего теперь нет на Урале и что необходимо для его роста, но и оживило бы рынки сбыта уральских продуктов как на Западе и Востоке России, так и в азиатском центре"³².

Предложенный вариант "открытия" Урала для экономики страны содержал ряд перспективных идей, к которым впоследствии неоднократно — и теоретически, и практически — возвращалась государственная мысль России. В частности, Д.И. Менделеев не связывал технологическое обновление металлургии Урала лишь с ее переходом на коксовое топливо и считал исключительно важным сохранение в значительных объемах древесноугольного производства как уникального специализационного профиля региональной индустрии. Эта производственная специализация должна была существенно скорректировать и пространственную конфигурацию Уральского металлургического района — усилить его северное "крыло" и обеспечить его сопряжение через систему железнодорожных и водных путей с лесными ареалами тобольского Севера. Одновременно для металлургии Южного Урала наиболее перспективным оставалось соединение железных руд Бакала и Магнитной с коксующимися углями Кузнецка и Экибастуза.

Данная проблема носила не только чисто технический или экономико-географический характер. В период безраздельной гегемонии юга России в национальном производстве черных металлов эта вариантная "дивергенция" уральского индустриального хозяйства, и в особенности направление, связанное с дальнейшим прогрессом древесноугольной металлургии, напрямую были связаны с шансами уральской металлургии на выживание и последующий подъем. Показательно, что и в 1909 г., когда обозначились признаки подъема, инженер А.Н. Митинский в работе "Горнозаводский Урал" вынужден был констатировать, что в условиях господства юга над большинством российских рынков металла добавление 2—3-х крупных заводов, построенных на крупнейших рудных месторождениях Урала, будет уже достаточным для краха всей остальной уральской металлургии. Исключение могли составить лишь те уральские заводы, "которые имеют очень чистые руды и могли бы перейти на специально тонкие сорта древесноугольного

чугуна»³³. По существу, в тот период, когда политика государственной поддержки Урала не считалась еще вполне обоснованной и необходимой и уступала законам текущей рыночной конъюнктуры, отставание для уральской металлургии так называемого "шведского пути" развития (древесноугольное производство металла) было не явной формой защиты долговременных перспектив развития региональной индустрии — перспектив, связанных с освоением ресурсов континентальной России.

Более определенными императивы перемещения "ядра" национальной индустрии на восток становятся в период нового промышленного подъема (1910—1914 гг.) и особенно в годы 1-й мировой войны. В это время наблюдается постепенный рост производства черных металлов на Урале; доля региона в общероссийском производстве чугуна замедляет свое падение и с 1910 г. стабилизируется на уровне 20-21%³⁴. Заметный подъем происходит в железнодорожном строительстве. вновь построенные пути приобретают более определенный пространственный смысл, следуя ранее намечившимся схемам хозяйственного взаимодействия регионов. Завершение в 1906 г. железной дороги Пермь — Котлас, соединение с общеуральской сетью Надеждинского завода (1906 г.) и Тавды (1916 г.) связывают с индустриальным центром Урала северную часть региона с прилегающими лесными районами Европейского севера России и Обь-Иртышского бассейна³⁵. На Южном Урале вводятся в эксплуатацию направления Чишмы — Бугульма (1914 г.), Бакал — Бердяш — Дружинино — Чусовская (1916 г.), железнодорожная ветка на Кустанай (1915 г.)³⁶.

На фоне этих изменений общераспространенным становится ощущение ненормальности положения, при котором металлургическая продукция поставлялась на обширные территории востока Европейской России, Сибири и Средней Азии главным образом из одного удаленного промышленного центра, а именно: с юга России, причем ценой существенного удорожания продукции (до 25-30 коп. за пуд). Характерны для этого времени и сомнения в том, что ресурсы юга России в долговременной перспективе могут удовлетворить весь внутренний спрос на металлы³⁷. Первая мировая война, вызвавшая прекращение экспорта многих видов продукции и, как следствие, перемещение на восток зависимых от сырья производств (химия, металлообработка), придала проблеме рационального размещения производительных сил гораздо более строгое и определенное измерение — военно-стратегическое. В 1915 г. Совет Съездов представителей торговли и промышленности в представленном правительству докладе "О мерах по развитию производительных сил России" уже вполне определенно указывал на неотложную необходимость ускоренного развития новых металлургических центров, в первую очередь уральского³⁸.

Без существенных изменений проблема новых пространственных ориентиров хозяйственного развития перешла в дискуссии 1920-х гг. В обстановке постепенно возобновляемого исторического спора юга России и Урала за приоритеты развития новую актуальность получает и обсуждение вопроса о технологических направлениях в уральской металлургии. В этот период уникальные качественные преимущества уральского металла служили не столько аргументом в пользу внимания к Уралу вообще, сколько подтверждением его роли как организующего географического центра национальной эко-

номики. Известный уральский ученый-металлург В.Е.Грум-Гржимайло в 1922 г. распространял возможный внешний эффект традиционной уральской металлургии не только на национальную промышленность, но и на широкие зарубежные рынки, испытывающую потребность в металлах высоких сопротивлений. Он, в частности, писал: "При правильной постановке железного дела на Урале, при снабжении его др. углем из обширных лесов севера России и Сибири, при проведении северной сибирской магистрали мы можем организовать массовый вывоз в Европу железа высших качеств"³⁹. Характерно при этом, что данная технико-экономическая проблема рассматривалась ученым в широком геополитическом контексте — в связи с задачами становления новой пространственной организации российского хозяйства. Так, подъем качественной металлургии, ускоренное геологическое изучение Урала и расширение его выходов в общероссийскую транспортную сеть связывались в его представлении с последовательной цепью шагов, направленных на перестройку всего хозяйственно-географического организма страны: во-первых, с максимальным освобождением России от нерационального импорта, во-вторых, с усилением экономического веса Урала в национальном хозяйстве, в-третьих, с последующим переходом на этой основе к активной экспортной политике. Любопытна в этом контексте характеристика В.Е.Грум-Гржимайло Урала как "коренной России", то есть региона, выражающего некую сущностную силу нации⁴⁰. (Еще в конце XIX в. этим термином обычно обозначалась средняя полоса Европейской России с ее избыточным крестьянским населением).

По мере утверждения осознанной линии на изменение пространственной структуры российской (а затем и всей советской) экономики все более отчетливо определялась центрообразующая роль Урала в будущей системе хозяйственного самодовления. В 1928 г., с учетом планировавшегося строительства Магнитогорского металлургического комбината и развития новых железнодорожных направлений, ареал экономического влияния уральской металлургии, определяемый на базе конъюнктурных подсчетов, должен был охватить, помимо собственно Урала, Европейский север России восточнее Ленинграда, Верхнее и Среднее Поволжье, расположенную к востоку от Каспия большую часть Туркестана и территорию Западной Сибири к западу от линии, соединяющей Омск и нижнее течение Енисея. При вовлечении же в металлургическое производство ресурсов древесного топлива, то есть обширных лесных запасов севера, ареал распространения уральского качественного металла резко расширялся, схватывая едва ли не всю территорию Советского Союза⁴¹.

Позиция региона как ядра мощного внутриконтинентального "бассейна производительных сил", составляющего 27% всей тогдашней территории СССР и сосредоточивающего около 26% населения страны⁴², должна была усилиться также за счет создания на Среднем Урале собственной базы тяжелого машиностроения, способной обеспечить техническое перевооружение горнодобывающей и металлургической индустрии Урало-Сибирской зоны, расширить масштабы освоения новых территорий. Эта плановая установка не была полностью новой для конца 20-х гг.: она органично вписывалась в общую логику геополитического сдвига, характеризовавшего развитие России в начале XX в. До этого вопрос о создании в

Екатеринбурге крупного завода тяжелого машиностроения (будущего Уралмашзавода) поднимался в феврале 1920 г. во время пребывания в городе председателя ревсовета 1-й трудовой армии Л.Д.Троцкого. В основе же самой идеи лежал проект, выдвинутый правлением Верх-Исетского округа еще до 1-й мировой войны⁴³.

Стратегическое положение Урала на линии исторически традиционной широтной экспансии (с запада на восток) закреплялось также перекрестным действием сравнительно новых, возникших в конце XIX — начале XX вв., меридионально ориентированных геополитических импульсов. В самом обобщенном виде новые пространственные тенденции выражались в расширении экономически активных зон на север и на юг от Урала — с известным восточным смещением этих векторов.

Кризис "океанической" стратегии России, который обнаружила русско-японская война 1904—1905 гг., усилил внимание правительственных, военных и деловых кругов страны к освоению Северного морского пути — естественно защищенной и кратчайшей околоматериковой трассы, связывающей Европейскую Россию с Дальним Востоком⁴⁴. Эта политика полностью оправдала себя и получила новые импульсы развития в годы 1-й мировой войны, когда связи России с союзниками через Балтику и Черное море были практически блокированы. Общее укрепление северного "фланга" России включало также планы широкого использования крупных речных систем Оби и Енисея для развития торговых связей внутриконтинентальных районов Урала, Сибири и Центральной Азии (включая сопредельные страны, в частности, Монголию) с российским и мировым рынками⁴⁵. Попыткой постановки таких товарообменных операций на систематическую, экономически сбалансированную основу стали позднее Карские экспедиции 1920-х гг.

Дублируя хозяйственные функции Транссиба, речные артерии Северного Зауралья должны были служить основой складывания здесь новой промышленной зоны, объединяющей горнозаводскую индустрию Урала с почти нетронутой ресурсной базой бассейна средней и нижней Оби. С этими расчетами во многом связаны особенности экономического районирования в 20-е гг., в частности, общий "сдвиг" образованной в 1923 г. Уральской области на восток с включением в нее всего тобольского Севера⁴⁶. Одновременно водные пути севера Западной Сибири намечали новые транспортные возможности для Урала. В годы 1-й мировой войны из-за перегруженности Транссиба военными и продовольственными грузами речная система Обь-Иртышского бассейна заявила о себе как резервный путь доставки сибирского угля на простаивающие без топлива заводы Урала. Хотя речная экспедиция 1916 г. доставила на Урал незначительный объем топлива (около 4 млн. пудов, или 4,6% всего угля, потребленного в этом году заводами и железными дорогами региона⁴⁷), сам ее факт послужил одним из немногих практических аргументов в пользу строительства давно обсуждавшегося нового железнодорожного пути — Северо-Сибирской магистрали. Уже к 1919 г. число связанных с ее прокладкой проектов достигало 66⁴⁸.

Еще более интенсивно геополитическое влияние Урала распространялось в южном направлении, сгущаясь в широкой "диагональной" полосе между течением Иртыша и проложенной в 1900—1906 гг. железной дорогой Оренбург — Ташкент⁴⁹. С конца XIX

в. районы Южного Урала, в особенности Оренбург и Троицк, становятся центрами экономического тяготения для обширного Киргизского края (Казахстана) и Туркестана, поставлявших для переработки значительную массу скота, кожсырья, шерсти⁵⁰. На Среднем Урале с постепенным угасанием Ирбитской ярмарки, привлекавшей сырьевые товаропотоки из казахских степей, Туркестана и Монголии, роль важного центра товарообменных операций со странами Востока закрепляется за Свердловском, где с 1925 г. начинает функционировать ярмарка союзного значения⁵¹.

В свою очередь с Урала в его формирующийся центрально-азиатский сырьевой хинтерланд традиционно шел поток готовых промышленных изделий, прежде всего металлопродукции различных видов и назначений, продуктов сельскохозяйственной переработки и кустарных промыслов. К середине 20-х гг. уральские плановики уже уверенно включили в рынки сбыта региональной металлопродукции и территории Туркестана, и сопредельные с ним страны Востока — Афганистан, Иран, Монголию, Западный Китай (Синьцзянь)⁵². Формы и направления этого торгово-экономического обмена, помимо естественного хозяйственного тяготения, в сильнейшей степени определялись общим геостратегическим рисунком российской, а затем и советской политики в Азии. Уже стратегия С.Ю.Витте, рассчитанная на массивное привлечение иностранных капиталов в русскую промышленность, другой своей стороной имела организацию широкой товарной экспансии России в страны Востока и превращение их в устойчивый рынок сбыта и сферу российского экономического и политического влияния. Особенно заметным переплетение экономических и геополитических мотиваций становится после окончания русско-японской войны, когда рискованному прорыву к "теплым морям" и закреплению в зонах соперничества ведущих мировых держав неявно противопоставляется более органичное и эшелонированное продвижение России в глубинные районы Центральной Азии. Укрепление экономических и политических позиций России в Северном Иране (1907 г.), Монголии и Синьцзяне (1912 г.), Урянхайском крае (1914 г.) в геополитическом смысле (несмотря на вариации методов и идеологических форм экспансии) почти полностью наследуется большевистской внешнеполитической доктриной 20-х гг., рассматривавшей страны Востока как мощный стратегический резерв в борьбе за мировые цели⁵³.

Таким образом, происходивший в конце XIX — начале XX вв. рост транспортно-хозяйственных связей Урала с сопредельными территориями, расширение ареала его экономического и культурного влияния в новых пространственных направлениях постепенно превращали его из сравнительно изолированного индустриального форпоста в своеобразный регион-"эмпориум" — крупный узел торгово-экономических связей разнотипных по уровню развития и культурно-хозяйственному облику народов и территорий. Эта новая роль региона в организации экономического пространства страны не должна пониматься узко и упрощенно — как следствие внутренних тенденций хозяйственного развития страны, как результат их стихийного, механического взаимодействия, если только не прибегать при этом к различным providенциальным истолкованиям. Более того, по чисто количественным критериям экономической силы регион еще далеко не соответствовал той роли, которую предопределяла для него новая логика пространственного развития.

Однако в течение рассмотренной нами исторической полосы состоялся главный перелом в развитии региона: эффект организующей пространство геополитической "оси" вполне отчетливо проявился на Урале и в дальнейшем уже проецировался на все касающиеся его будущего экономические планы и проекты. Управляющая этим процессом качественно новая парадигма пространственного мышления не замыкалась в рамках чисто экономических аргументов и тем более не измерялась локальным масштабом видения тенденций. В ней отражалась более широкая панорама соотношения силовых факторов в мире, важнейшие сдвиги в положении России относительно главных центров мировой экономической и политической силы, органически присущие развитию государственных систем фазы подъема и упадка. В развитии России рубежа XIX—XX вв. комбинация этих факторов диктовала усиление тенденций к хозяйственному самодовлению — к построению такой территориально-экономической организации, которая в полной мере позволяла стране опираться на собственные ресурсы и закономерности развития.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Ключевский В.О. Сочинения в 9-ти томах. - Т. II. М., 1988. С. 373.
- ² Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 36. С. 188.
- ³ Там же. С. 315.
- ⁴ Mawdsley E. The Russian Civil War. Boston, 1987. P. 101.
- ⁵ Менделеев Д.И. С думою о благе российском. Избранные экономические произведения. Новосибирск, 1991. С. 40, 42, 44.
- ⁶ Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1990-1902 гг. // Урал. 1991. N 11. С. 63. О значении морской торговли говорит тот факт, что даже в настоящее время, при значительном развитии железнодорожных и воздушных перевозок, свыше 80% всей мировой торговли приходится на торговлю морскую (Гроув Э. Будущее морской мощи. М., 1991. С. 3).
- ⁷ Менделеев Д.И. Указ. соч. С. 48.
- ⁸ Велихов Л. Основы городского хозяйства. М., Л., 1928. С. 94, 96.
- ⁹ Менделеев Д.И. Указ. соч. С. 39.
- ¹⁰ См.: Сарабьянов В. Основные проблемы НЭПа. План, регулирование, стихия. М., Л., 1926. С. 154.
- ¹¹ Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 41. С. 3-4.
- ¹² Сарабьянов В. Указ соч. С. 157.
- ¹³ См.: Донгаров А.Г. Иностранный капитал в России и СССР. М., 1990. С. 8-41; Тимошенко В.П. Урал в мирохозяйственных связях. 1917-1941 гг. Свердловск, 1991. С. 7-8.
- ¹⁴ Витте С.Ю. Указ. соч. С. 63.
- ¹⁵ Mackinder H.J. The Round World and the Winning of the Peace // Foreign Affairs. 1943. Vol. 21. N 4. P. 595.
- ¹⁶ Spykman N.J. The Geography of the Peace. N.Y., 1944. P. 37.
- ¹⁷ Conolly V. Siberia Today and Tomorrow. A Study of Economic Resources: Problems and Achievements. L., Glasgow, 1975. P. 156.
- ¹⁸ Канн С.К. Формирование концепции изучения Сибири в связи с проектами Транссиба // Роль науки в освоении восточных районов страны. Тезисы докладов и сообщений Всероссийской научной конференции. 17-19 ноября 1992 г. Новосибирск, 1992. С. 46.
- ¹⁹ Витте С.Ю. Избранные воспоминания. М., 1991. С. 167, 290, 331-332.
- ²⁰ Sakwa R. Soviet Politics. An Introduction. L., N.Y., 1989. P. 1.
- ²¹ Витте С.Ю. Избранные воспоминания. С. 509, 513.
- ²² Там же. С. 511.
- ²³ Данилевский Н.Я. Россия и Европа. М., 1991. С. 486.
- ²⁴ Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 30. С. 174.
- ²⁵ История Урала в период капитализма. М., 1990. С. 87.
- ²⁶ Менделеев В.И. Сочинения. Т. 12. Л.; М., 1949. С. 68.

- 27 Источник таблицы: ГАСО. Ф. 241 р. Оп. 1. Д. 684. Л. 6.
- 28 См. Менделеев Д.И. Сочинения. Т. 12. С. 63-87.
- 29 Там же. С. 69.
- 30 Рубель Р.Б., Масленников Е.П. Путешествия по Уралу. Свердловск, 1956. С. 28.
- 31 История Урала в период капитализма. С. 74.
- 32 Менделеев Д.И. Сочинения. Т. 12. С. 87.
- 33 Цит. по: Уральский техник. 1916. N 3. Март. С. 8.
- 34 Подсчитано автором по данным: ГАСО. Ф. 241 р. Оп. 1. Д. 684. Л. 6.
- 35 Урал и Приуралье. М., 1968. С. 422.
- 36 Червяков А.П. Экономические связи и развитие железных дорог Урала. М., 1976. С. 11.
- 37 Ярков В.П. Значение Урала в будущем развитии русской горнозаводской промышленности // Уральский техник. 1916. N 3. Март. С. 3.
- 38 ГАСО. Ф. 241 р. Оп. 1. Д. 684. Л. 22.
- 39 Грум-Гржимайло В. Промышленные возможности Урала в связи с экспортом // Экономический бюллетень Уралвнешторга. 1922. N 1. Октябрь-ноябрь. С. 4.
- 40 Там же. С. 3.
- 41 ГАСО. Ф. 241 р. Оп. 1. Д. 684. Л. 28, 35-36.
- 42 Там же. Л. 36, 37.
- 43 ГАСО. Ф. 241 р. Оп. 1. Д. 669. Л. 4.
- 44 Боднарский М.С. Великий Северный морской путь. М., Л., 1926. С. 142.
- 45 Пиннхенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 11. Л., 1962. С. 391-395.
- 46 см.: Бобылев Д.М. Экспортное хозяйство Урала как экономическая проблема. Екатеринбург, 1924. С. 5-6, 10-11.
- 47 Подсчитано по источникам: Карасев Д.Ф. Забытые каменноугольные копи на Урале // Уральский техник. 1916. N 10-12. Октябрь-декабрь. С. 2; РГАЭ РФ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 94. Л. 3.
- 48 РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 94. Л. 3 об.
- 49 Adshad S.A.M. China in World History. Houndmills; Basingstoke; L., 1988. P. 340-341.
- 50 ГАРФ. Ф. 262. Оп. 1. Д. 296. Л. 6.
- 51 Отчет Первой Свердловской Ярмарки 1925 г. Свердловск, 1925. С. 81.
- 52 ГАСО. Ф. 241 р. Оп. 1. Д. 702. Л. 19; Ф. 339. Оп. 10. Д. 72. Л. 109.
- 53 Ellison H.J. Marxism-Leninism in the Third World // The Future of the Soviet Empire. - L., 1988. P. 76-77.

RUSSIA AND THE URALS AT THE TURN OF GEOPOLITICAL EPOCHS (1890s-1920s)

The article analyses an almost unnoticed problem of shifting the economic and geopolitical pivot of Russia into its continental heartland (primarily to the Urals) as a nation-wide perception traced through the Witte's Imperial and early Soviet modernization waves. As a feature of the rising Great Power ideology, this tendency to a more self-sufficient economic and political development has manifested itself in heightened attention to resources and railway communications of Russia's so called "Near East". The most dedicated promoters of this course were S.Yu.Witte, on governmental side, and D.I.Mendeleyev, on scientific and public ones, who had seen strategic weaknesses of the Rissia's narrow industrial "facade" faced Western Europe. Long hidden under the economic inertia, the process couldn't be always measured in terms of actual industrial weight of regions. In essence, it was rather steady mental "plan of history" nherited and then extremely (in terms of autarchy) misinterpreted by the Bolsheviks. Nevertheless, the years of 1890-1920s had significant real results in sibstitution of bureaucratic control over inland Russia for diversified economic ties, as well as in a more balanced industrial framework at the expense of eastern hinterlands.

C.I.Zubkov