

**Шумкин Г.Н.
(Екатеринбург)**

Влияние геополитического фактора на развитие военной промышленности Урала в конце XIX – начале XX вв.

Методологический кризис отечественной исторической науки 1990-х гг. стал причиной поиска новых исследовательских инструментов. Одним из таких инструментов стала теория геополитики. Попытка проанализировать развитие военного производства на Урале с точки зрения геополитических преимуществ региона была предпринята Д.В. Гавриловым. По его мнению, геополитические преимущества региона самоочевидны. Он отмечает, что «недооценка геополитических выгод Урала, просчеты, допущенные правительством в 20–50-х гг. XIX в., были усугублены в 80–90 гг. XIX в., когда уже четко обозначилось противостояние в Европе. Не учло правительство и фактора удаленности военных заводов Европейской России от восточных окраин страны, в результате чего в период русско-японской войны почти все оружие и военные материалы пришлось доставлять на Дальний Восток чуть ли не с западных границ». И все это усугублялось тем, что «происходившая в конце XIX – начале XX вв. между великими державами гонка вооружений, появление новых видов вооружения... делали западные районы страны уже не такими безопасными для вражеского вторжения» (1).

Геополитика как инструмент исследования был принят далеко не всеми. Так, В.В. Поликарпов в практике применения этого метода усмотрел «сдвиг в пропаганде с “марксистско-ленинских”, “классовых” критериев к “геополитическим”» (2), что, по его мнению, не ведет к приращению знания и не позволяет проверить истинность ранее полученных результатов.

Нам представляется, что обе вышеозначенные позиции являют собой две крайности. С одной стороны, сведение специфики географического расположения Урала к одним только преимуществам ведет к односторонним результатам: если строят военные заводы – это хорошо, это значит, что проводят правильную политику, учитывают преимущества Урала, а если не строят – нехорошо, ведут неправильную политику.

С другой стороны, безоговорочное отрицание фактора геополитики, конечно, является безусловным правом исследователя. Но если принять во внимание обширные пространства России, существенные различия географических и климатических условий ее регионов, то, видимо, не будет слишком фантастичным предположение о том, что географический фактор должен был учитываться государством при проведении политики особенно в вопросе укрепления оборонного потенциала.

В настоящей работе предпринимается попытка определить роль географического фактора в развитии военного производства на Урале. Удаленность Урала от западных и южных рубежей страны могла быть и достоинством, и недостатком. Все зависело от того, как можно было ею воспользоваться. Рассматривать удаленность только как достоинство, наверное, не совсем правильно. Так, Заполярная Сибирь и, в частности, полуостров Таймыр, удалены от границ еще дальше, но в качестве особо перспективных регионов для развертывания оборонных производств не рассматриваются. По нашему мнению, политика правительства в отношении военного производства на Урале должна была меняться по мере развития коммуникаций, по мере того, как железные дороги «приближали» Урал к центральным районам страны.

Во второй половине XIX в. Россия в своем территориальном расширении достигла «естественных» пределов – границ промышленно-развитых государств, их колоний и полукolonий – формально независимых Турции, Ирана, Афганистана и Китая. Из-за слабого развития путей сообщения в пределах страны, положение России на Дальнем Востоке было менее выгодным, чем у «морских» держав – Великобритании, Японии и др. Исходя из этого, вполне логично предположить, что в правительстве России должны были отдавать предпочтение морским коммуникациям. Вот общеизвестные факты. До 1905 г. не было железнодорожного сообщения с восточными регионами страны, которые до сих пор носят весьма символическое название «Дальнего Востока». До сдачи в 1910 г. в эксплуатацию Амурской железной дороги это сообщение осуществлялось через территорию Китая. В то же время правительство прилагало огромные усилия, чтобы сохранить за русским военно-морским флотом лидирующие позиции в мире. В конце XIX в. по своей мощи русский флот был третьим в мире после английского и французского. После его уничтожения в войне с

Японией были предприняты колоссальные усилия для его возрождения.

Эта политика было обусловлена тем, что большая часть населения, основной экономической потенциал, а также столица страны располагались у западной границы. Географически, на четыре пятых, являясь азиатской страной, Россия, по сути, была европейским государством. (Любопытно, что Д.И. Менделеев в свое время предложил ориентировать карту Российской империи не на север, а на восток – так, чтобы большему искажению (уменьшению) подвергалась бы именно восточная окраина). Сибирь, фактически, являлась даже не окраиной, а колонией переселенческого типа, подобной тому, чем для Великобритании были Канада и Австралия. В сознании русских людей того времени Сибирь четко противопоставлялась «России», т.е. европейским губерниям страны. Восточной окраиной, причем – очень отдаленной окраиной, этой «России» являлись Урал и Прикамье. Урал «приближался» к центру по мере развития сети железных дорог в восточном направлении.

До 1890-х гг. Урал вообще не имел железнодорожного сообщения с центральными регионами России. Во времена Александра III, как и при Алексее Тишайшем, грузы с Урала в Центральную Россию доставлялись по рекам, в основном, – по большой воде весной. Транспортировка занимала несколько месяцев. Грузы подмокали, деформировались и тонули в реках. Альтернативой сплаву могла быть только железная дорога.

Построенная в 1870-х гг. горнозаводская дорога была «внутренней» дорогой Урала. Соединив Каму (в г. Перми) с Тоболом (в г. Тюмени), она стала своеобразным железнодорожным волоком из одной речной системы в другую, исправившим их естественные «недостатки». Только в 1892 г., в связи с начавшимся строительством Транссибирской магистрали, была проведена Самаро-Златоустовская железная дорога, связавшая Южный Урал на широте Челябинска и Златоуста с центром страны. В 1896 г. она была соединена с горнозаводской дорогой веткой Челябинск-Екатеринбург. Теперь через Южный Урал по железной дороге можно было добраться до центра и со Среднего Урала, и из Прикамья. В 1899 г. от горнозаводской дороги из Перми была протянута ветка на запад до Вятки и далее на северо-запад – до Котласа. То есть, эта дорога, по-прежнему, выполняла функцию волока: между Волжско-Камским, Обь-Иртышским и Северодвинским бассейнами. Только в 1906 г.

магистраль от Петербурга до Вятки напрямую связала Средний Урал с центром страны. В 1909 г. – линия Пермь-Кунгур-Екатеринбург «спрямила» изгиб горнозаводской дороги и кратчайшим путем соединила Средний Урал с Прикамьем и центром страны. Отсутствие железнодорожной связи с Центральной Россией было важнейшей причиной кризиса уральской промышленности во второй половине XIX в.

Еще в первой половине XVIII в. Урал, благодаря уникальному сочетанию медных и очень чистых железных руд, лесов и горных рек, превратился в крупнейший металлургический район страны. Здесь, с эпохи наполеоновских войн, на государственных предприятиях развивалось производство вооружения. Накануне Крымской войны уральские заводы производили почти все артиллерийские снаряды, большую часть орудий для крепостной артиллерии, 100% холодного оружия и кирас, 30% ружей, якоря и якорные цепи, обеспечивали военные предприятия в других регионах чугуном, железом и медью. После Крымской войны на казенных горных заводах была проведена комплексная реконструкция, которая, однако, не удержала за ними прежних позиций в военном производстве. В немалой степени это было обусловлено их удаленностью.

Отмена в 1857 г. запретительного таможенного тарифа на ввоз в Россию черных металлов послужила причиной бурного развития металлургии и металлообработки в западных районах страны: в Петербурге, Прибалтике и Польше. Армия и флот стали все чаще обращаться не к уральским заводам, а иностранным фирмам или предприятиям из западных районов, которые, пользуясь дешевым иностранным топливом и металлом, а также низкими транспортными издержками, выполняли заказы армии и флота и быстрее, и по меньшей цене.

В 1870-х гг. из-за конкуренции Ижорского завода морского министерства на предприятиях Камско-Воткинского округа был прекращен выпуск якорей и цепей, и сокращено производство броневых листов. Роль главных арсеналов русской артиллерии досталась не Пермскому пушечному заводу, а заводу Ф. Круппа в г. Эссене и Обуховскому заводу морского министерства. Для них, по мнению чиновников Главного артиллерийского управления (ГАУ) Военного министерства, «Пермский завод, по отдаленности своей от центра артиллерийской технической деятельности и по условиям своей более казенной организации, несмотря на значительную

самостоятельность в техническом отношении, не мог являться конкурентом» (3). В 1870-х гг. пуск в Петербурге трубочной мастерской стал причиной остановки производства снарядных трубок на Златоустовской Князе-Михайловской фабрике и на Нижнетуринском заводе (4). Казенные горные заводы были также потеснены частными предприятиями в производстве чугунных снарядов. Холодное оружие Златоустовского завода стало вытесняться более дешевым импортным, преимущественно, германского производства (5). Высокие транспортные издержки (12-17% от стоимости производства (6)) и длительные сроки поставки были явно не на пользу уральским заводам.

Доставка грузов по рекам предопределила еще одно препятствие развитию военного производства – порядок размещения заказов. Для того чтобы дать заказ горным заводам оборонные ведомства должны были знать свои потребности на три года вперед. Например, для того, чтобы дать наряд на 1870 г., Военное и Морское министерства весной предыдущего 1869 г. представляли в Горный департамент сведения о предстоящих заказах. Затем эти сведения переправлялись на обсуждение администрациям заводов. Наряды утверждались в мае 1869 г., когда готовились к сплаву караваны с продукцией, и когда становилась известной реальная производительность заводов. Затем необходимые расходы вносились в сметы оборонных и горного ведомств. Если заводы укладывались по срокам с выполнением нарядов, то часть продукции отправлялась караваном 1870 г., а часть – караваном следующего 1871 г. К местам назначения она доставлялась лишь осенью. Не удивительно, что на протяжении второй половины XIX в. военное и морское ведомства стремились избавиться от обязанности обеспечивать заказами казенные горные заводы Урала.

К 1890-х гг. на долю казенных горных заводов приходилось только 17% ежегодных заказов военного и морского министерств. Перед заводами вырисовывалась перспектива «остаться на заднем плане при распределении военных нарядов». Но «при всем при этом, – заключал инспектор по горной части И.Н. Урбанович, – некоторые русские заводы свои черновые материалы получают из заграницы и из заводов Царства Польского, доступ к которым будет, конечно, закрыт при серьезных политических осложнениях на западной границе». Чтобы исправить положение, и поднять роль казенных горных заводов в военном производстве необходимо было найти

крупные денежные средства, а также провести крупные преобразования (7).

Только в 1890-х гг., после того, как возросшие импортные тарифы на металл и топливо вынудили Военное и Морское министерства возобновить активное сотрудничество с уральским казенным горнозаводским хозяйством, ситуация стала меняться к лучшему. Однако, они еще долго не решались организовывать на Урале принципиально новые производства, хотя горные инженеры в числе доводов в пользу организации этих производств приводили «геополитические преимущества» региона. Так, при обсуждении возможности организации строительства миноносцев типа «Сокол» на Воткинском заводе главный начальник Уральских заводов П.П. Боклевский привел такой аргумент. Судостроение – «задача вполне государственная, как нельзя более приличная казенному заводу, расположенному внутри страны и очевидно совершенно недоступному внешним врагам; полная возможность по географическому положению доставлять миноносцы под парами как в Балтийское море, так и, в случае надобности, в Каспийское, а при известных приспособлениях для перевозки по железной дороге в Черное море ... и в Белое» (8). Идея превратить горный завод в центр кораблестроения показалась чиновникам слишком фантастичной и поэтому от нее сразу отказались. Однако, в проектах развития военного производства на Урале недостатка не было, Но все было тщетно. Тот же Воткинский завод не стал изготавливать автомобили для армии, а вместо Златоуста в качестве площадки для организации производства снарядных трубок была выбрана Самара.

Только перед самым началом Первой мировой войны, когда стала действовать прямая железнодорожная магистраль от Петербурга до Урала и стали обрисовываться колоссальные масштабы будущей войны, военные чиновники заговорили о «геополитических преимуществах» Урала. В начале 1914 г. артиллерийский приемщик капитан Пирожников, обрисовывая картину задержки выпуска орудий на Пермском пушечном заводе из-за брака в производстве стали, писал: «В случае открытия военных действий на западном театре, все заводы, изготовляющие предметы Государственной обороны, расположенные у западной границы и даже в самом Петербурге окажутся в сфере действий воздушных немецких эскадр, расположенных на нашей границе (Кенигсберг, Познань и т.д.), весь центр тяжести переместится на Урал (вне сферы досягаемости

немецких летчиков), и в частности, на Пермский пушечный завод, как единственный в настоящее время оружейный завод, удаленный от границ» (9).

Таким образом, до Первой мировой войны удаленность Урала военными расценивалась в большей степени как препятствие, чем как преимущество. Вполне удаленными от границ регионами считались Восточная Украина, Подмосковье, Поволжье (что вполне наглядно было отражено в известной «программе Маниковского» – программе развития государственной военной промышленности, разрабатывавшейся накануне и в годы Первой мировой войны (10)). И как показал ход войны, этот расчет был верен. Угрозы вторжения противника в эти регионы не было вплоть до 1918 г. Советская власть долгое время также считала Урал слишком удаленным регионом. Только в самом конце 1930-х гг. здесь стало развиваться военное производство (11).

1. Гаврилов Д.В. Влияние геополитического фактора на развитие военного производства на Урале (XVIII в. – 1917 г.) // Региональные структуры России в геополитической динамике: Доклады / Международная научная конференция. Екатеринбург, 1995. С. 95.
2. Поликарпов В.В. Власть и флот в России в 1905 – 1909 годах // Вопросы истории. 2000. №3. С. 32.
3. Архив Военно-исторического музея артиллерии инженерных войск и войск связи (АВИМАИВиВС). Ф. 6. Оп. 1/2. Д. 84. Л. 159.
4. Златоустовский городской архивный отдел (ЗГАО). Ф. И-19. Оп. 1. Д. 3131. Л. 59.
5. Кулинский А.Н. Русское холодное оружие военных, морских и гражданских чинов 1800 – 1917 годов. Определитель. СПб., 1994. С. 162.
6. Подсчитано по: Смета расходов и доходов горного департамента на 1869 г. СПб., 1868. С. 100-103; Смета расходов и доходов горного департамента на 1879 г. СПб., 1878. С. 28; Смета расходов и доходов горного департамента на 1889 г. СПб., 1888. С. 92-93, 96-97.
7. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 37. Оп. 77. Д. 188. Л. 1-1 об.
8. Государственный архив Свердловской области (ГАСО). Ф. 24. Оп. 20. Д. 972. Л. 24.
9. Государственный архив Пермского края (ГАПК). Ф. 276. Оп. 1. Д. 213. Л. 38 об.
10. Поликарпов В.В. О так называемой программе Маниковского 1916 года // Исторические записки. Т. 109. М., 1983. С. 281-306.
11. Гаврилов Д.В. Опорный край державы в 1941 – 1945 гг. // Урал индустриальный. Бакунинские чтения. Екатеринбург, 2005. С 8-9.