

-
1. Мохов В.П. Топология политического пространства. Пермь, 2002. С. 153-154.
 2. Там же. С. 155.
 3. Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф. 4. Оп. 40. Д. 224. Л. 10.
 4. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 40. Д. 224. Л. 11.
 5. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 41. Д. 158. Л. 8.
 6. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 41. Д. 158. Л. 9.

Зубков К.И.
(Екатеринбург)

**Управляя пространством: развитие экономики России
конца XIX – начала XX вв. в разрезе взаимодействия
северной и южной широтных зон***

Возможность извлечь из истории поучительный и полезный для современной практики опыт почти всегда отталкивается от нашей способности разглядеть его смутный структурный генотип в уже написанной и многократно переписанной истории – как правило, основательно препарированной в угоду определенному стереотипу восприятия прошлого. Среди тем, которые до сих пор не получили должной разработки в историографии, но звучали бы сегодня крайне актуально, можно упомянуть тему *управления пространством* как универсальным вместилищем самых разнообразных природных, материально-производственных и социальных ресурсов человеческой деятельности. Когда мы говорим о соединении ресурсов природы, орудий производства и человеческих сил в ту или иную «коалицию» развития, то мыслим это соединение, прежде всего, в виде определенной социальной или технологической формы, полагая ее пространственный формат как сам собой разумеющийся.

Однако с возрастанием масштаба и технологической сложности производства, выходом его за пределы относительно простой структуры натурального хозяйства или местного экономического оборота, фактор пространственной организации экономики начинает приобретать особое значение, а выбор ее оптимального варианта –

* Выполнено в рамках исследования, финансируемого грантом РГНФ № 09-01-83113а/У.

непосредственно влиять на степень результативности хозяйствования. На рубеже XIX–XX вв. эта специфическая проблема стала осмысливаться в рамках теории *размещения производства*, или локационной доктрины. Однако сам термин «размещение производства» в ряде случаев сбивает с толку. Он несет на себе печать бурного, амбициозного времени своего зарождения, подспудно подразумевающая технологическое всесилие человека – его способность исходно «размещать» материализованные и человеческие элементы большой производственной схемы на территории в соответствии с оптимальными критериями экономии затрат. В исторической ретроспективе все обстояло несколько иначе.

В.О. Ключевский, разбирая особенности колонизации северо-восточной Руси, высказал в связи с этим мысль общетеоретического значения, выделив две основные исторические формы взаимодействия общества и природы: в одних случаях человек «приспосабливается к окружающей его природе, к ее силам и способам действия», в других – «их приспособляет к себе самому, к своим потребностям, от которых не может или не хочет отказаться» (1). Очевидно, что речь идет о противопоставлении *присваивающего* типа хозяйства, как более примитивного и поверхностного способа овладения богатствами природы, более глубокому и прогрессивному – *производящему*, который ставит на первое место активную переработку человеком вещественной субстанции природы в соответствии с тем или иным культурным образцом. Между этими типами хозяйствования невозможно провести четкой границы ни во времени, ни в пространстве, но можно считать не подлежащим сомнению, что общий вектор исторической эволюции человечества направлен от преимущественно присваивающего способа его взаимодействия с природой к преимущественно производящему. В рамках присваивающего типа хозяйства деятельность человека еще всецело подчинена наличным природным условиям и ресурсам, и здесь он не столько «размещает» производство в соответствии со своими потребностями, сколько «помещает» себя самого в то или иное природное обрамление. Значительная часть колонизационной подвижности обществ базировалась именно на таком отношении к природе. В большинстве доиндустриальных обществ проявления подобной зависимости человека от естественного распределения природных ресурсов, как правило, доминировали над возможностями человека по части «собирания» данностей природно-географического

пространства в те или иные производственные схемы. Нам уже приходилось писать о том, что «очаговый» характер развития промышленности в докапиталистическую эпоху (по крайней мере, в случае России) был следствием перевеса природных факторов продуктивности над собственно экономическими, технологическими и социальными (2). На этой стадии развития человек уже вполне научился пользоваться теми ресурсами и возможностями, которые ему доставляет природа, но еще в очень ограниченной степени способен осуществлять их комбинирование в тех случаях, когда они физически разделены большими пространствами.

Буржуазные реформы 1860-х–1870-х гг. в России имели своим следствием, среди прочего, коренные изменения территориальных основ экономического развития. Если прежде, в структуре «военной империи» (3), развитие передового сектора российской экономики – тяжелой промышленности – покоилось на создании максимально выгодных – отчасти естественных, отчасти принудительных, осуществляемых методами государственной регламентации, – комбинаций факторов производства в отдельно взятых, изолированных очагах сосредоточения ресурсов (точнее, их естественно-природных сочетаниях), то отмена крепостного права поставила процесс модернизации в жесткую зависимость от скорости и эффективности спонтанно развивающихся рыночных взаимодействий *между* отдельными территориями страны. Дальнейший прогресс экономики уже был невозможен без последовательного расширения национальной экономики как *целостного организма*, основанного на бесперебойном, регулярном функционировании механизмов производства и распределения. Постепенно утверждалось представление о том, что источником богатства и силы государства являются не ресурсы сами по себе, не размер территории или численность населения, но и их *разумная пространственная организация*, позволяющая объединять, по определению С.Ю. Витте, «совокупным и координированным действием» три основных фактора производства – природу, капитал и труд. Традиционное понятие «силы», с которым и царские чиновники, и иностранцы привычно ассоциировали Россию, разбилось о бесславную войну с маленькой, только что вставшей на путь преобразований азиатской нацией – Японией. Эта война наглядно показала, по словам С.Ю. Витте, что у гигантской Российской империи «сила-то совсем не велика» (4).

Понятие «эффективной национальной территории», введенное в научный оборот известным канадским экономгеографом Д. Хузона и использованное им для характеристики пространственно-экономических проблем развития России и Советского Союза, довольно точно проводит различие между тем фантомом могущества, который может рождать абсолютизация размеров территории, находящейся под суверенной юрисдикцией государства, и той ее действительно «эффективной», функционально полезной частью, которая *реально* объединена в единую систему производства и распределения. По мнению Хузона, «эффективная национальная территория» России длительное время ограничивалась треугольником, основанием которого служила полоса промышленного развития между Балтикой и Черным морем, а две другие его стороны образовывали все более заметно сужающийся к востоку конус, упирающийся в Байкал. При этом формирование так называемой «Волжско-Байкальской зоны» канадский исследователь относил к сравнительно недавним по историческим меркам результатам советской политики индустриализации (5).

Эта оценка не далека от той, которую в 1896 г. высказал в отношении реальной пространственной конфигурации экономической мощи России Д.И. Менделеев. По его мнению, в России области «чисто промышленного, т.е. наиболее сложного и развитого быта» ограничивались немногими центрами (Москва, Петербург, Рига, Варшава), пользовавшимися «выгодами торгового положения» ввиду близости к рынкам Европы, а локализация новых районов динамичного промышленного развития (Южного и Закавказского) в значительной мере определялась тяготением к берегам «теплых морей, занятых Россией сравнительно недавно и составляющих главный путь крупных международных торговых оборотов» (6). Обратим, однако, внимание, что великий русский ученый определенно связал степень промышленного прогресса территорий европейской России с их географической близостью к основным коммуникациям международной торговли. Действительно, капитализм как *новейшая система экономики* принципиально зависим от интенсивности рыночного обмена и мобильности факторов производства. Более того, в число факторов, существенно влияющих на экономический прогресс, теперь включается и совершенно новые – фактор мобильности капитала и результирующая связь с рынками потребления продукции (а не только с рынками

сырья и труда, которые имели значение и на предшествующих стадиях развития производства). Вся совокупность факторов производства приобретает высокую степень подвижности, а возможности ее *наиболее экономичного* комбинирования в силу этого колоссально возрастают. Тогда впервые, вероятно, и возникает то, что мы могли бы определить как политику «размещения» производства.

При капитализме формирование пространственных ареалов распространения наиболее сложных – индустриальных – форм экономики становится неотделимо от *коммуникационной связности* тех территорий, на которых совершается это развитие, и той *свободной* мобильности факторов производства, которая этими коммуникациями обеспечивается. Д.И. Менделеев в этой связи писал: «Современную нам эпоху должно считать в этом отношении только продолжением создания основных железнодорожных сообщений <... > И нельзя не видеть, что недостаток свободных сообщений с океанами и железнодорожных путей сообщения находится в теснейшей связи с недостатками промышленного развития» (7).

Заметим, что и экономическая роль транспорта на этапе капиталистической модернизации принципиально изменяется. Торговля и перемещение факторов производства начинают следовать за уровнем развития техники транспорта (8). Железнодорожный транспорт, преодолевая зависимость сообщений от погодноклиматических факторов (как это наблюдается, например, при сезонном осуществлении речных сообщений в северных районах или примитивных гужевых перевозках), впервые создает условия для *регулярных* и *массовых* перевозок на дальние расстояния – причем не только готовых товаров потребления, традиционно образующих движение торговли, но и грузов, составляющих отдельные слагаемые процесса производства (сырье, топливо, орудия производства и т.п.). Иначе говоря, регулярный, много выигрывающий в смысле надежности сообщений транспорт все больше начинает играть роль *технологического средства* комбинирования производства в крупных пространственных масштабах.

Более того, становясь одним из значимых факторов организации производства, а, следовательно, экономической функцией, зависимой от калькуляции затрат и результатов, транспорт, с одной стороны, подчиняется в своем развитии общему пределу рентабельности данного типа производства, а с другой – определяет выбор наиболее экономичных, оптимальных пространственных схем соединения

производственных факторов. На этой основе в дальнейшем возникают представления об *опережающей* и *проективной* роли транспорта в создании тех или иных пространственных конфигураций развития экономики. Размещение производства теперь становится в подлинном смысле предметом *геополитического* и *геокультурного* выбора. Имеющиеся в историографии объяснения мотивов, лежавших в основе решения российского правительства о прокладке Транссибирской железнодорожной магистрали, позволяют считать его не продуктом строгого экономического расчета, но скорее результатом «инстинктивного сознания» необходимости проведения железных дорог в направлении обширных и богатых ресурсами окраин (9). Этому очень способствовали общие условия железнодорожной «горячки», которая не только формировала широкий спрос на продукцию тяжелой промышленности, но и сама становилась результатом стремительно растущего предложения со стороны последней. Тем самым создавался определенный «запас» возможностей для более или менее свободного выбора перспективных направлений *опережающего* железнодорожного строительства. Только этим можно объяснить решимость российского правительства проложить Транссиб через редко населенные территории страны – едва ли не в экономическую «пустоту», что заведомо обрекало данную магистраль на убыточную работу в течение довольно длительного времени. Об этом имеются красноречивые признания С.Ю. Витте (10). Однако, именно благодаря такому политически мотивированному выбору магистральных транспортных направлений впервые возникает возможность *сознательно управлять* пространственной организацией национальной экономики, преодолевая действие стихийных сил рыночного тяготения.

Почему эта задача в ходе модернизации видится принципиально важной? Дело в том, что процесс формирования рынков, подчиненный произвольному действию экономических сил, может вступать в известное противоречие с интересами формирования «эффективной национальной территории» как своеобразного экономического «тела» государства. Для данного этапа развития общества практически во всех странах одним из приоритетов экономической политики становится обеспечение *максимально полной привязки* национального экономического пространства к государственной юрисдикции. Включение государства во всеобщую

сеть открытых, ничем не ограниченных взаимодействий с мировой экономикой может не соответствовать его стратегическим интересам, если внутри самого государства силы экономического сцепления недостаточно развиты. Поэтому и задачи модернизации как стратегии выведения национальной экономики на новый качественный уровень развития требует, среди прочего, внутреннего «собрания» рыночно-организуемого пространства, максимальной концентрации эффекта экономического развития именно в национально-ограниченных рамках.

Эта проблема в свое время была обстоятельно рассмотрена В.И. Лениным в работе «Развитие капитализма в России» при анализе места окраин Российской империи в системе внутреннего, российского, и внешнего, международного, рынков. Ленин отмечает, что, с точки зрения внутренних возможностей развития капитализма «вширь», Россия, с одной стороны, «находится в особенно выгодных условиях сравнительно с другими капиталистическими странами вследствие обилия свободных и доступных колонизации земель на ее окраинах», но, с другой, именно «вследствие громадных расстояний и дурных путей сообщения» испытывает значительные трудности в объединении этих территорий системой национального рынка. Не касаясь отдаленных территорий Азиатской России, для которых недостаток интеграции в экономику страны являлся едва ли не общим правилом, Ленин указывает на наличие таких окраин даже в Европейской России, приводя в качестве примера ее слабо освоенный «дальний север» – Архангельскую губернию. Один из главных местных продуктов – лес – вывозился морским путем главным образом в Англию, а не во внутреннюю Россию. В этих условиях, как констатировал Ленин, сложилась до известной степени парадоксальная ситуация: «данный район Европейской России служил внешним рынком для Англии, не будучи внутренним рынком для России» (11).

При этом Ленин указал и на относительно простое средство, способное коренным образом изменить невыгодное для России соотношение между интенсивностью развития внутренних и внешних рыночных связей: это – прокладка *новой* железнодорожной связи из центра страны на ее Европейский Север. Примерно в это же время английский географ Х.Дж. Маккиндер раздвинул горизонт объяснения подобных ситуаций, усмотрев причину происходившей на рубеже XIX–XX вв. перегруппировки мировых центров

экономического тяготения в кардинальной смене лидирующих технологий транспорта и изменяющейся в связи с этим полезной функции географического пространства. По мнению Маккиндера, «Колумбова» эпоха мировой истории, которая обеспечивала стратегический перевес в формировании рынков морским державам и вела к созданию особого типа экономической организации – основанной на торговле заморской империи, к 1880-м гг. пришла к своему финалу. Начало новой – «пост-Колумбовой» – эпохи обнаруживает закономерную связь с очередной технологической «революцией» в истории человечества – бурным развитием *железнодорожного транспорта*, который проникает теперь в самые отдаленные уголки обширных континентальных массивов. Железнодорожное строительство существенно повышает *ценность* внутриконтинентальных пространств и обнаруживаемых в их пределах ресурсов, что закономерно ведет к перемещению «центров тяжести» экономического развития от приморских регионов (как распределительных центров колониальной торговли) во *внутренние области* Евразии. Впервые мотивации экономической политики начинают исходить из того факта, что необходимые для крупномасштабной *индустриализации* ресурсы (уголь, руды, лес, хлопок, пшеница, стройматериалы и т.п.) гораздо легче доставляются не расширением номенклатуры заморской торговли, но *освоением* внутригосударственных пространств. Маккиндер видел в этом источник формирования в центре Евразии *самодовлеющего экономического пространства*, относительно независимого от влияний океанической торговли (12). Вызов, брошенный в последней трети XIX в. объединенной Бисмарком Германией как *индустриально-экономическим* центром Европы *торгово-экономическому* лидерству Великобритании, явился одним из закономерных проявлений этой всемирно-исторической тенденции.

То, что в Европе находило свое выражение в перемещении центров экономической силы от одного государства к другому, в России порождало все более определенную ориентацию промышленного развития на освоение богатых ресурсами внутриконтинентальных территорий (13). Однако, если «эффективная национальная территория» России, благодаря прокладке Транссиба, с конца XIX в. приобретала устойчивый вектор расширения на восток – в районы Урала и Сибири, то с гораздо меньшим успехом находила разрешение другая территориально-экономическая проблема –

проблема интеграции в формирующийся индустриально-экономический организм страны обширных северных окраин. Северная и южная широтные зоны практически не взаимодействовали друг с другом в передовых для того времени индустриальных формах, продолжая оставаться слабо связанными друг с другом хозяйственными и культурными «мирами». Как хорошо известно, своим вхождением в состав Российского государства северные территории Урала и Сибири обязаны главным образом пушной «лихорадке» конца XVI–XVII вв., которая породила беспрецедентную землепроходческую активность и в короткие исторические сроки привела к закреплению суверенных прав России на самых отдаленных побережьях Ледовитого океана. Более того, северный поток колонизации Сибири, шедший в основном вдоль таежной и приморской тундровой зон, существенно – в среднем на 20–30 лет – опережал по времени южный, который тормозился на границе леса и степи частыми военными столкновениями с кочевниками (14). Хотя к концу XIX – началу XX вв. на уралосибирском Севере были выявлены ресурсы, представлявшие ценность для индустриальной экономики (нефть Ухты, курейский графит, лес, золото и др.), его хозяйственное развитие, фактически, застыло на стадии традиционных промыслов (добыча пушнины, рыбы и морского зверя, оленеводство), составлявших основу жизнедеятельности малочисленного аборигенного населения и лишь отчасти вовлеченных в коммерческий оборот. Серьезным тормозом втягивания Севера в общее русло экономического развития страны являлась его транспортная изолированность: сезонная и не вполне надежная связь с южными районами осуществлялась главным образом по рекам. Когда В.И. Ленин после революции пишет о необъятных пространствах России, где «царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость» (15), то эта характеристика в первую очередь должна быть отнесена к северным окраинам страны.

Проблема, которая стояла на Севере перед царским режимом и была почти без изменений унаследована советской властью, заключалась в выборе такой модели управления экономическим пространством, которая, с одной стороны, создавала бы условия для притока инвестиций и хозяйственного освоения северных окраин, а, с другой, эффективно поддерживала бы российский суверенитет над этими территориями. На рубеже XIX–XX вв. эти задачи оказались трудно совместимыми и даже взаимоисключающими. Это было,

прежде всего, связано с тем, что критический недостаток коммуникаций, связывающих Север с центром страны, обеспечивал существенный перевес экономической активности иностранного капитала над любыми подобными усилиями со стороны русских предпринимателей и Российского государства. Констатация угрозы экономического «захвата» северных окраин России иностранным капиталом становилась общим местом во всех отчетах, касавшихся особенностей их положения. Г.В. Цыперович, находившийся в 1895–1905 гг. в ссылке в Колымском крае, писал: «Предприимчивые американцы уже нашли туда дорогу и завоевывают богатую область своей крупчаткой, ситцем, коньяком». Автор связывал материальный и культурный уровень отдельных народностей колымского Севера со степенью проникновения к ним американского капитала: на фоне жалкого состояния якутов и юкагиров, на каждом шагу обманываемых русскими купцами, живущие дальше к океану чукчи представляли собой «сильный, здоровый народ», чье подданство русскому царю носило почти номинальный характер. «Чукотское население ... поставлено гораздо выгоднее, чем якуты. Оно получает необходимые и вполне доброкачественные товары морским путем от американцев, которые успели завести с чукчами правильные торговые отношения и ежегодно привозят на пароходах крупчатку, табак, ром, всевозможные ткани, винчестеры и даже швейные машины для обмена на олени шкурки, песцов, соболей и другие меха» (16). Эту критическую характеристику ни в коем случае не следует считать отзвуком политическим взглядов автора. Побывавший на Чукотке в 1911 г. горный инженер С.Д. Оводенко уже пишет не только об иностранных торговцах, но и о бесконтрольной деятельности американских «проспекторов» в местной золотодобыче и о вытеснении ими русских предпринимателей из этой перспективной сферы (17). Ситуация мало изменилась в первые годы советской власти, в частности, в период НЭПа. Выступая на Омском межгубернском совещании по районированию Сибири в августе 1923 г., представитель Сибирской плановой комиссии Н.С. Васильев прямо указал на опасность экономического отторжения северных окраин Сибири от советской республики: «... Мы теряем свое влияние на Север, Якутское побережье, например, уже попало под влияние американцев. То же угрожает и Туруханскому краю. Иностранцы уже делают предложения о концессиях по всей северной зоне» (18).

Среди концессионных проектов первых лет советской власти выдвигались и такие, которые были призваны разрешить критическую для Севера транспортную проблему. Нам уже приходилось писать о сложной судьбе проекта Великого Северного железнодорожного пути (ВСП), выдвинутого А.А. Борисовым и В.М. Воблым и рассчитанного на участие иностранного капитала (в частности, норвежского банкира Э. Ганновека) (19). На первой стадии осуществления проекта железнодорожная магистраль должна была соединить Обский бассейн с аванпортом Мурманска по линии Обь – Котлас – Сороки (с ответвлением на Котлас – Петроград). Данный проект был преемственно связан с дореволюционными – в частности, с предложениями о прокладке Полярно-Уральской железной дороги (1906 г.), Обдорской железной дороги (до мыса Медынский Заворот в Хайпудырской губе) (1913 г.), Обь-Беломорской железной дороги (1913–1914 гг.). Ни в 1919 г., ни в 1931 г., несмотря на далеко не однозначное отношение к нему в разных советских инстанциях, проект ВСП так и не был признан целесообразным и своевременным. Возобладала позиция противников проекта. Суть ее заключалась в том, что прокладка любых широтных железных дорог на Севере теряла свою целесообразность в силу отсутствия каких-либо экономических связей между его отдельными региональными сегментами. Единственный вид сложившихся и перспективных связей, которые могли бы способствовать вовлечению северных ресурсов в народнохозяйственный оборот, – это *меридиональные пути сообщения*, ведущие из экономически развитых регионов России к местам разработки природных богатств Севера. Однако, в 1920-х гг. это предполагало лишь самые «дешевые» варианты решений – усиление действующих путей сообщения (автомобильных, железнодорожных, водных) с отдельными промышленными «очагами» Севера или «достройку» таковых по мере разработки топливных и рудных месторождений в северных широтах. Фактически же, в условиях дефицита капиталовложений это означало продолжение опоры на использование для связи с Севером естественных водных магистралей.

Другой причиной отклонения проекта ВСП были геополитические аргументы. Проектируемая магистраль, дублирующая трассу Северного морского пути (тем более в виде концессионного проекта), как считалось, могла иметь своим результатом лишь усиление связей советского Севера с мировым

капиталистическим рынком. Основаниями для таких опасений были, во-первых, слабость связей Севера с основной территорией страны, во-вторых, уже и без того повышенная активность иностранным предпринимателей на слабо поддающихся политическому контролю северных территориях. Вместе с тем, дилемма, заставлявшая выбирать между перспективами развития Севера и поддержанием там советского суверенитета, не могла быть эффективно разрешена старыми «дешевыми» способами и требовала как новаторских подходов, так и крупных капиталовложений. Объективно, данная дилемма могла найти разрешение на путях развития магистральных меридиональных связей с Севером. Однако, советская плановая мысль на длительное время переключилась на градуалистские подходы, которые в целом игнорировали пионерную роль транспорта в развитии Севера и ориентировались на «очаговый» характер его освоения. По существу, это означало отступление от активной и масштабной политики размещения производительных сил на Севере в пользу избирательной эксплуатации отдельных видов северных ресурсов и экспедиционного характера их доставки на «большую землю».

1. Ключевский В.О. Сочинения: В 9 т. Т. I. Курс русской истории. Ч. I. М., 1987. С. 78–79.
2. См.: Зубков К.И. Геополитический фактор российских модернизаций XVIII–XX вв. // Российские модернизации XVIII–XX вв.: взаимодействие традиций и новаций. Екатеринбург, 2008. С. 35–38.
3. Термин, использованный С.Ю. Витте. См.: Витте С.Ю. Избранные воспоминания. 1849–1911 гг. М., 1991. С. 509.
4. Там же. С. 510, 511.
5. Hooson D.J.M. The Soviet Union (A Systematic Regional Geography). L., 1966. P. 98–99.
6. Менделеев Д.И. С думою о благе российском: Избранные экономические произведения. Новосибирск, 1991. С. 40, 42, 44.
7. Там же. С. 48.
8. Шюллер А., Фей Г. Международные интеграционные процессы: причины, влияние и политические сферы // Влияние глобализации на общественное развитие. Екатеринбург, 2007. С. 29.
9. Канн С.К. Формирование концепции изучения Сибири в связи с проектами Транссиба // Роль науки в освоении восточных районов страны. Новосибирск, 1992. С. 46.
10. См.: Витте С.Ю. Указ. соч. С. 167, 290, 331–332.
11. Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 3. С. 596.

12. См.: Mackinder H. J. The Geographical Pivot of History // The Geographical Journal. 1904. Vol. XXIII, No. 4. P. 232.
13. См. об этом подробнее: Зубков К.И. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890-е – 1920-е гг.) // Уральский исторический вестник. № 1. Екатеринбург, 1994. С. 76 – 92.
14. Алексеев В.В., Алексеева Е.В., Зубков К.И., Побережников И.В. Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике. XVI–XX века. М., 2004. С. 27.
15. Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 43. С. 228.
16. Цыперович Г. За полярным кругом. Десять лет ссылки в Колымске. Л., 1925. С. 4, 184.
17. См.: Оводенко С.Д. Отчет о поездке на Чукотский полуостров и на устье реки Анадырь в июне – августе 1911 года // Горный журнал. 1913. Т. 3, №7. С. 1 – 22.
18. Государственный архив Свердловской области. Ф. 241-р. Оп. 2. Д. 2352. Л. 69 об.
19. См.: Зубков К.И. У истоков стратегии освоения Ямальского Севера: идеи и проекты 1920-х гг. // Наука. Общество. Человек: Вестник Уральского отделения РАН. №3 (13). Екатеринбург, 2005. С. 61 – 76.

**Ильченко В.Н.
(Екатеринбург)**

Законодательные источники о религиозных преступлениях в СССР

Под религиозным преступлением следует понимать любое духовно-вредоносное, уголовно-противоправное, умышленное деяние, посягающее на религиозную свободу граждан или по мотиву религиозной ненависти либо вражды, либо в связи с исполнением религиозного ритуала.

Церковные преступления отличаются от религиозных там, где церковь отделена от государства. Там же, где она является государственным институтом, церковное преступление в большинстве своем отождествляется с религиозным.

Современные ученые делят религиозные преступления, на два типа. Первый тип – это преступления посягающие на Бога, порядок отправления религиозных культов, направленные против священнослужителей, самих религиозных организации, их собственности, святыни и т.п. В настоящее время часть этих посягательств преследуется как общеуголовные составы (например,